



PORT of
vancouver

Vancouver Fraser
Port Authority

Plan d'utilisation des sols

Le 8 décembre 2020

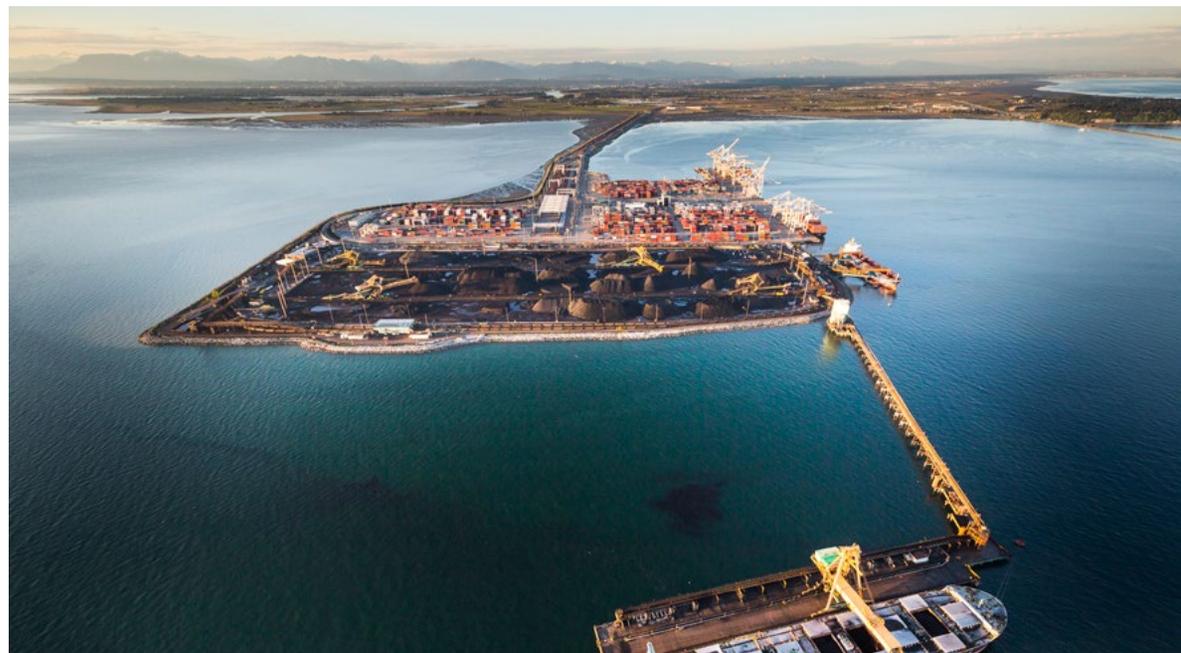


Table des matières

➤ Afin de faciliter la navigation, cliquez sur l'un des éléments de la table des matières pour vous rendre directement à la section correspondante du plan.

1.0	Introduction	7	7.0	Désignations du plan d'utilisation des sols	48
1.1	À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	8	7.1	Politiques en matière d'utilisation des sols	49
1.2	Historique du port	9	7.2	Description des désignations de l'utilisation des sols	51
1.3	Le Port de Vancouver: le port le plus important du Canada	10	8.0	Secteurs de planification	53
1.4	Contexte réglementaire	12	8.1	Secteur de planification n° 1: Rive sud de Burrard Inlet	55
1.5	Collaboration	13	8.2	Secteur de planification n° 2: Rive nord de Burrard Inlet	57
2.0	Objectif du plan d'utilisation des sols	15	8.3	Secteur de planification n° 3: Indian Arm	59
3.0	Utilisation des sols et cadre de développement stratégique	16	8.4	Secteur de planification n° 4: Passages intérieurs du fleuve Fraser	61
4.0	Processus de mise à jour du plan d'utilisation des sols	17	8.5	Secteur de planification n° 5: Partie centrale du fleuve Fraser	63
5.0	Éléments de planification	19	8.6	Secteur de planification n° 6: Roberts Bank	65
5.1	Croissance du port	19	8.7	Secteur de planification n° 7: Bras nord, sud et central du fleuve Fraser	67
5.2	Secteurs opérationnels, terminaux et installations	20	9.0	Mise en œuvre du plan d'utilisation des sols	69
5.3	Protection et intensification des terrains industriels	24	9.1	Rôle de l'Administration portuaire	69
5.4	Protection de l'environnement	26	9.2	Rôle des partenaires	70
5.5	Transport des marchandises, trafic et déplacement des passagers	27	9.3	Mesures de mise en œuvre	71
5.6	Communautés locales	30	9.4	Surveillance et production de rapports	75
5.7	Groupes autochtones	31	9.5	Modifications apportées au plan	76
6.0	Buts, objectifs et orientations des politiques	33	10.0	Glossaire	77

Messages

Du conseil d'administration

Du président-directeur général





Judy Rogers

Présidente du conseil d'administration

“Même face à la volatilité et au ralentissement économique à l'échelle mondiale, la demande pour les échanges commerciaux canadiens est en hausse, et par conséquent la porte d'accès de Vancouver connaît une croissance.”

En tant que port le plus important du Canada, le Port de Vancouver voit transiter presque autant de marchandises que les cinq ports canadiens en termes d'importance suivants combinés, et il s'agit du port le plus diversifié en termes de marchandises parmi tous les ports d'Amérique du Nord. L'activité portuaire appuie 115 000 emplois au sein du port et de la chaîne d'approvisionnement, et elle est bien sûr essentielle pour de nombreux autres emplois et entreprises qui dépendent des importations et des exportations de marchandises.

Même face à la volatilité et au ralentissement économique à l'échelle mondiale, la demande pour les échanges commerciaux canadiens est en hausse, et par conséquent la porte d'accès de Vancouver connaît une croissance. Afin de répondre à la demande liée à cette croissance, il est essentiel d'assurer le développement stratégique pour permettre au port d'avoir la capacité d'entreposer et de déplacer les marchandises pour continuer à croître, sans placer de pression excessive sur les communautés portuaires avoisinantes en raison de l'augmentation de la circulation des marchandises.

En tant qu'Administration portuaire, il nous incombe de trouver un équilibre délicat entre différentes priorités et divers intérêts au sein de notre territoire de compétence. Une partie de cette responsabilité consiste à gérer, au nom de tous les Canadiens et afin d'appuyer le commerce national, les terres et les eaux fédérales qui constituent le port. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, nous avons l'obligation de disposer d'un plan d'utilisation des sols qui oriente le développement à long terme de toutes les terres fédérales gérées par l'Administration portuaire.

Le présent plan d'utilisation des sols mis à jour guidera les décisions en matière de développement pour les 15 à 20 prochaines années. Puisque le Port de Vancouver borde 16 municipalités et se trouve à l'intersection des territoires traditionnels et des terres cédées en vertu d'un traité de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral, les activités de mobilisation et de sensibilisation dans le cadre du processus de mise à jour du plan ont été larges et exhaustives.

Au cours du processus de mobilisation en deux temps, nous avons communiqué avec les municipalités, les groupes autochtones, les organismes gouvernementaux, les organisations environnementales, les entreprises, les industries et les membres du public afin de recueillir leur avis sur les changements et mises à jour proposés concernant le plan.

Je souhaite remercier les nombreuses organisations et personnes qui ont participé à la mise à jour du présent plan, ainsi que ceux et celles qui ont contribué et contribuent à la réussite de la porte de Vancouver et à la croissance et au développement en continu du Canada, maintenant et à l'avenir.

Judy Rogers

Présidente du conseil d'administration



Robin Silvester

Président-directeur général

“Nous nous concentrons sur l'optimisation de l'utilisation des installations disponibles et sur la construction de nouvelles infrastructures là où elles sont nécessaires pour répondre à la demande croissante.”

Le Port de Vancouver est une porte d'accès économique essentielle, qui met en relation les entreprises canadiennes avec plus de 170 nations commerçantes du monde entier. En tant qu'Administration portuaire canadienne, nous visons à nous assurer que le Port de Vancouver demeure en mesure d'appuyer le commerce national pour les années à venir, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des collectivités locales.

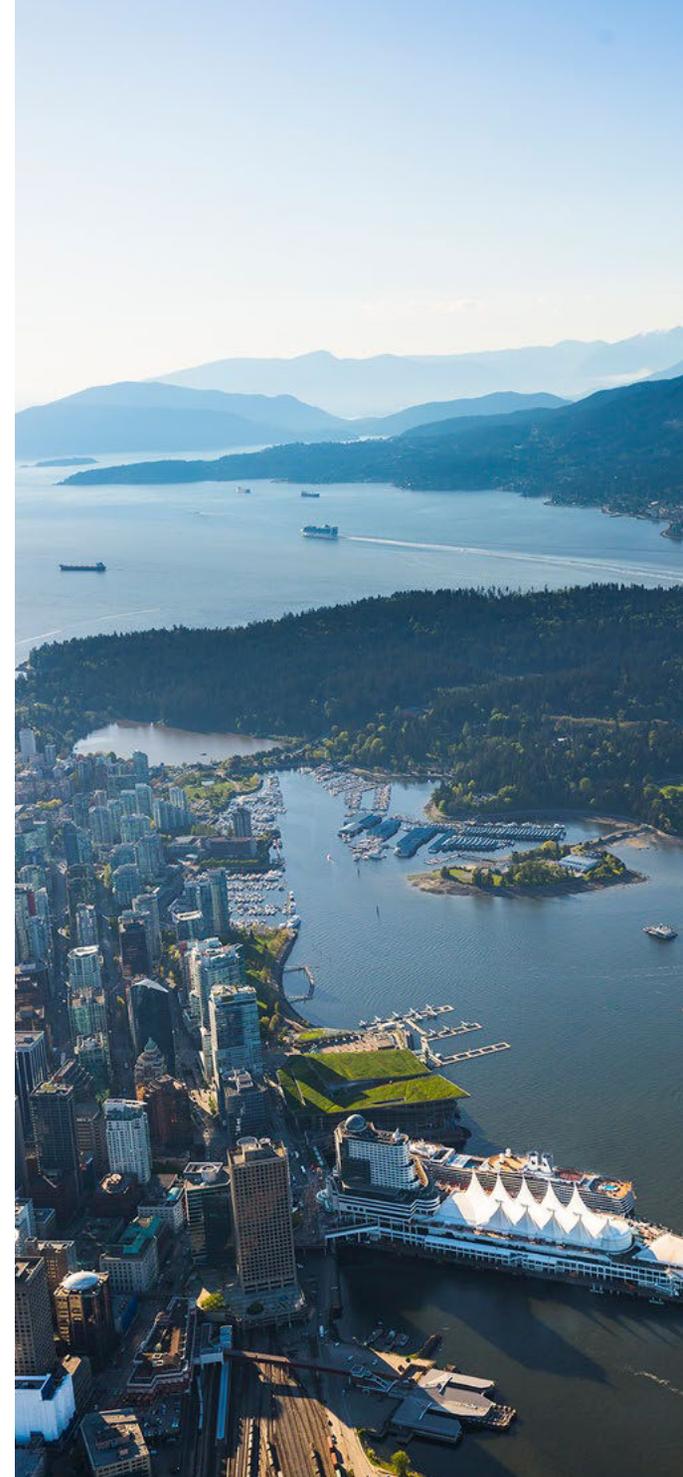
Le commerce transitant par le port n'a cessé d'augmenter au cours de la dernière décennie, en partie en raison de la résilience du port et de la solidité des relations commerciales fondamentales établies par le port. La diversité de ces relations commerciales et la gamme des marchandises qui transitent par le port protègent ce dernier et l'économie canadienne des ralentissements que connaissent certains secteurs en particulier.

Mais le port n'est pas le seul à connaître une croissance : notre région s'attend à accueillir plus d'un million de nouveaux résidents au cours des 30 prochaines années. Au même moment, nous faisons face à une importante pénurie de terrains industriels,

et continuons à être confrontés à des prix très élevés des terrains et de l'immobilier, ainsi qu'à certains des taux de disponibilité des terrains industriels les plus faibles d'Amérique du Nord.

Depuis plus d'une décennie, nous réclamons la protection des terrains industriels de notre région. Les terrains industriels dans la région métropolitaine de Vancouver représentent seulement 4 % des terres, mais, si l'on tient compte des effets directs, indirects et induits, ils appuient plus de 40 % des emplois dans la région.

L'inventaire actuel de terrains industriels immédiatement commercialisables dans le Lower Mainland devrait être épuisé au cours des dix prochaines années. Nous nous attendons à ce que les terrains industriels commerciaux disponibles pour les activités de logistique et de distribution disparaissent encore plus vite. Du point de vue du port, nous avons besoin de ces terrains (et en particulier de ceux situés à proximité des principales routes et voies ferroviaires) pour les activités de logistique et de distribution liées au port, y compris les opérations concernant Canadian Tire, Ikea, Amazon, Walmart,





Staples, Toys"R"Us, Dollar Tree, Winners/Marshalls, The Brick, Lululemon, et plusieurs autres enseignes bien connues. Nous constatons cependant que les gouvernements locaux autorisent la conversion et le rezonage de ces terrains à une vitesse alarmante, généralement pour construire des appartements.

C'est dans cette conjoncture que nous collaborons avec le gouvernement et l'industrie pour financer et proposer des projets d'infrastructure qui appuieront la croissance commerciale au Canada. Au cours des dernières années, l'Administration portuaire a réinvesti environ 90 % de ses recettes, soit 80 millions de dollars par an en moyenne, pour développer l'infrastructure dans la région. Ces projets permettent aussi de réduire les effets de la croissance des échanges commerciaux sur l'environnement et les collectivités locales.

Notre accent est mis sur l'optimisation de l'utilisation des installations existantes, la construction de nouvelles infrastructures lorsque cela s'impose pour répondre à la demande croissante, l'amélioration des corridors ferroviaires et des routes empruntées par les camions, et l'établissement d'habitats marins pour compenser les effets du développement. Parallèlement, nous nous efforçons plus largement de protéger l'inventaire restant de terrains industriels, et d'acquérir des parcelles de terrains industriels adaptées lorsqu'elles sont disponibles et appropriées.

Ce plan d'utilisation des sols exhaustif guidera notre manière de développer les terres et les eaux situées dans notre territoire de compétence au cours des 15 à 20 prochaines années. Au cours du processus de mise à jour du plan, nous sommes restés à l'écoute des commentaires de l'ensemble des différents

intervenants et nous nous sommes efforcés de trouver un juste équilibre entre ces perspectives et notre mandat qui consiste à faciliter les échanges commerciaux. Notre but : planifier les futurs besoins commerciaux et répondre à la croissance économique prévue, tout en continuant à protéger les secteurs environnementaux uniques et les communautés qui rendent notre région spectaculaire.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser remercie tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de notre plan d'utilisation des sols. Votre opinion et votre point de vue sont essentiels pour nous aider à créer une porte d'accès qui continuera non seulement à desservir notre région, mais aussi l'ensemble du pays.

Robin Silvester

Président-directeur général

Introduction

- 1.1 À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- 1.2 Historique du port
- 1.3 Le Port de Vancouver: le port le plus important du Canada
- 1.4 Contexte réglementaire
- 1.5 Collaboration



Les échanges commerciaux qui transitent par le Port de Vancouver relient les entreprises canadiennes aux marchés du monde entier et les consommateurs aux marchandises que nous utilisons tous les jours. Les activités portuaires génèrent des recettes fiscales et des emplois durables pour les collectivités locales. Environ 90 pour cent des marchandises qui transitent par le Port de Vancouver sont destinées aux marchés des importations et des exportations canadiennes, tandis que le reste concerne les États-Unis.

1.1 À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser est l'agence fédérale chargée de la gestion des terres et des eaux fédérales qui forment le Port de Vancouver, le port le plus important du Canada.

Appuyer les objectifs commerciaux nationaux au nom de tous les Canadiens

En tant qu'[Administration portuaire du Canada](#), notre mandat vise à permettre les échanges commerciaux canadiens par le biais du Port de Vancouver tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des collectivités locales. Relevant du ministre fédéral des Transports, les administrations portuaires canadiennes gèrent les terres et les eaux fédérales afin d'appuyer les objectifs commerciaux dans l'intérêt de tous les Canadiens. Pour ce faire, nous louons les terres fédérales qui forment le Port de Vancouver et nous offrons les infrastructures maritimes, routières et autres afin d'appuyer la croissance du port et son fonctionnement.

L'Administration portuaire fonctionne à titre de société sans actionnaires, financièrement autonome, et qui ne s'appuie pas sur l'argent des contribuables pour mener

ses activités. Nos revenus proviennent des terminaux portuaires et des locataires qui louent les terrains portuaires, et des utilisateurs du port qui payent différents frais tels que les droits de port. Les profits sont réinvestis dans l'infrastructure du port.

De nombreuses entreprises différentes mènent leurs activités dans le port. Les marchandises arrivent et partent par la mer sur des navires détenus et exploités par des compagnies maritimes internationales, avec l'aide de remorqueurs, de chantiers navals, d'agents maritimes et de transitaires. Les terminaux sont exploités et gérés par des exploitants tiers. Les compagnies ferroviaires et les entreprises de camionnage déplacent les marchandises depuis les terminaux et à destination de ces derniers.

Les échanges commerciaux canadiens qui transitent par le Port de Vancouver n'ont cessé d'augmenter constamment depuis une décennie, et on prévoit une croissance annuelle d'environ 3,6 %; il faut donc envisager une croissance durable du port pour veiller à ce que le Canada demeure compétitif sur le plan mondial. Une croissance durable signifie qu'il faut favoriser le commerce et la prospérité économique du Canada tout en assurant des [écosystèmes sains](#) et des [communautés florissantes](#).

* Le chiffre de la croissance s'appuie sur des prévisions réalisées en septembre 2019.

Notre mission

Appuyer les objectifs commerciaux du Canada, assurer la sécurité et la protection environnementale et prendre en compte les collectivités locales.

Notre vision

Que le Port de Vancouver soit le port le plus durable du monde.

Notre définition d'un port durable

Nous croyons qu'un port durable permet d'obtenir la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, de conserver un environnement sain et de favoriser des communautés florissantes en s'appuyant sur la responsabilité collective, le dialogue fructueux et les intérêts partagés.



1.2 Historique du port

Bien avant l'établissement du Port de Vancouver, la région abritait plusieurs Premières Nations des Salish du littoral et constituait un centre pour les échanges commerciaux. Depuis plus d'un siècle, le port a joué un rôle vital en favorisant le commerce et en offrant des avantages économiques importants et des emplois à la région et au pays. Le potentiel du port a été découvert en 1864, lorsque la première exportation de bois d'œuvre et de piquets pour clôture a quitté Moodyville sur la rive nord du port de Vancouver à destination de l'Australie à bord du navire Ellen Lewis.

Avec la croissance économique du Canada et le développement des activités ferroviaires au début du 20e siècle, le gouvernement du Canada a créé en 1913 trois commissions portuaires qui deviendront ensuite les Administrations portuaires de North Fraser, du Fraser et de Vancouver. En 2008, ces trois administrations portuaires ont été fusionnées, conformément à la [Loi maritime du Canada](#), pour donner naissance à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

De 1952 à 2014, l'Administration portuaire a géré une partie du lit du fleuve Fraser par le biais d'une série de conventions de bail avec la province de la Colombie-Britannique. La province a repris cette responsabilité en 2015, et l'Administration portuaire conserve le contrôle de la navigation sur le fleuve au sein de son territoire de compétence.



1946 New Westminster dock

1.3 Le Port de Vancouver: le port le plus important du Canada

Situé sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique, le Port de Vancouver s'étend de Roberts Bank et du fleuve Fraser jusqu'à Burrard Inlet inclusivement. Du point de vue géographique, le Port de Vancouver comprend plus de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 500 hectares de terres, et plus de 350 km de rivage, et il borde 16 municipalités et se trouve à l'intersection des territoires traditionnels et des terres cédées en vertu d'un traité de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral.

Comptant 29 terminaux importants, le port est en mesure de prendre en charge la gamme la plus diversifiée de marchandises d'Amérique du Nord: vrac, conteneurs, marchandises diverses et cargaisons liées à des projets, automobiles et croisières. Les terminaux en eau profonde présentent une capacité Super Post-Panamax et d'importantes installations ferroviaires à quai. Les installations situées le long du fleuve Fraser dispensent des services intégrés pour les industries de l'automobile et de la forêt du littoral, ainsi que pour le transport maritime de courte distance. Le terminal de croisières de Canada Place du Port de Vancouver sert de port d'attache à la plupart des navires de croisières reliant Vancouver à l'Alaska.

Principaux chiffres

16,000
hectares d'eau

1,500
hectares de terres et plus
de 350 kilomètres de rivage

Bordant

16
municipalités et se trouvant
à l'intersection des
territoires traditionnels et
des terres cédées en vertu
d'un traité de plusieurs
Premières Nations des
Salish du littoral

Secteurs opérationnels



Conteneurs



Automobiles



Croisières



Marchandises diverses



Marchandises en vrac

Territoire de compétence de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

Figure 1

- Juridiction de navigation de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Principales lignes de chemin de fer
- Routes provinciales
- Route Transcanadienne
- Municipalités
- Premières Nations





1.4 Contexte réglementaire

En exécutant son mandat en vertu de la [Loi maritime du Canada](#) et des autres lois et règlements, l'administration portuaire s'acquitte des obligations suivantes:

-  **Sûreté et sécurité** de l'ensemble des terres et eaux, en collaboration avec d'autres organismes, et en utilisant la technologie et les patrouilles terrestres et maritimes.
-  **Délivrance de permis** à l'ensemble des projets proposés en vue de l'utilisation des terrains et eaux portuaires fédéraux.
-  **Processus d'examen environnemental et d'examen de projet** en vertu de la [Loi sur l'évaluation environnementale](#) pour les projets menés sur les terres et dans les eaux portuaires.
-  **Planification** de l'utilisation future et du développement des terres et des eaux portuaires, prévisions économiques à long terme et élaboration de plans stratégiques et en matière de transports.
-  **Gestion immobilière**, ce qui comprend la négociation de l'ensemble des baux des locataires et l'achat et la vente d'avoirs.
-  **Opérations de transport** en collaboration avec les gouvernements locaux, provinciaux et fédéral, les exploitants de terminaux, les compagnies ferroviaires et les transporteurs pour garantir l'efficacité du transport des marchandises d'un bout à l'autre des terrains et eaux du port.
-  **Développement de l'infrastructure** pour soutenir la croissance et les activités efficaces, y compris la collaboration avec le gouvernement et d'autres acteurs sur des projets s'étendant au-delà des terrains portuaires.
-  **Service à la clientèle** auprès des utilisateurs du port du monde entier, tels que les lignes maritimes et les exploitants de terminaux, afin de démontrer l'avantage concurrentiel du Port de Vancouver.
-  **Communication et collaboration** avec les nombreux intervenants portuaires, y compris les gouvernements locaux, provinciaux, fédéral et internationaux, les communautés locales, les partenaires commerciaux, les groupes autochtones et le public en général.

1.5 Collaboration

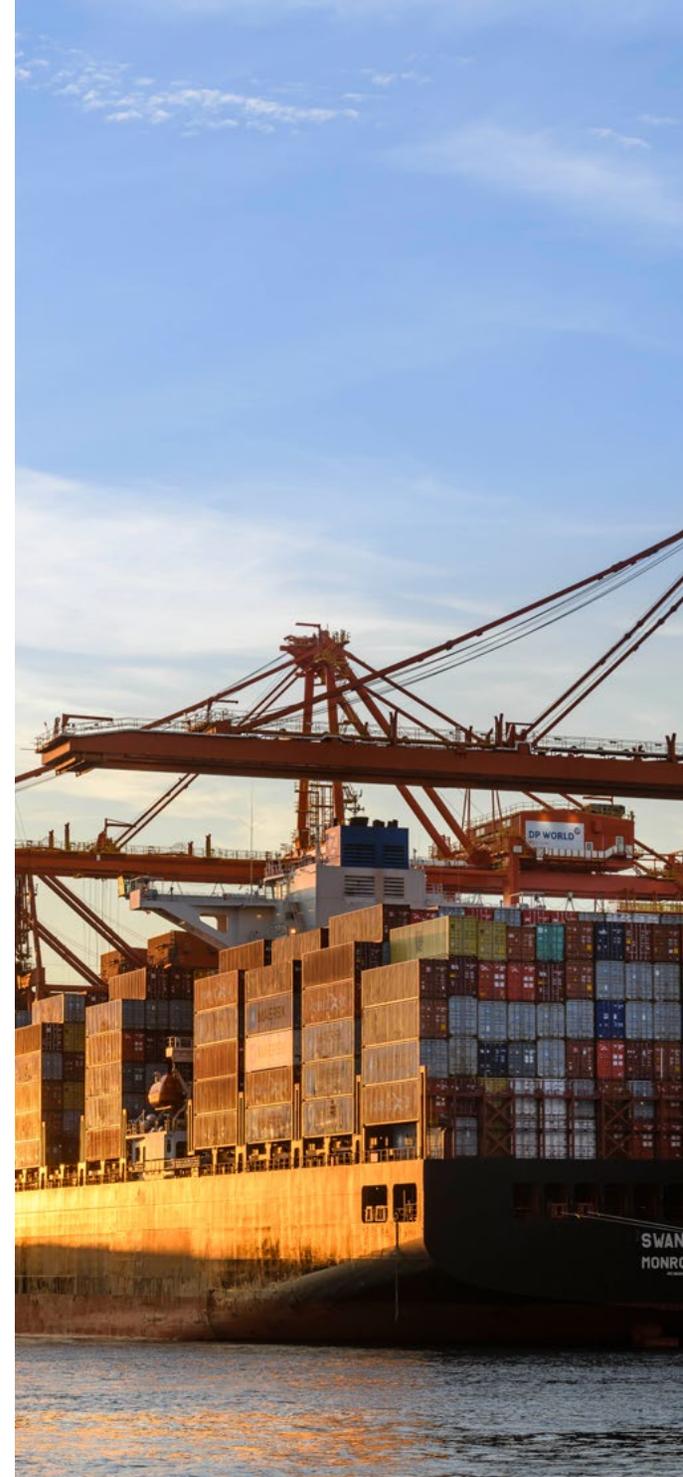
Les opérations et les activités du Port de Vancouver sont complexes, et concernent bon nombre d'organisations qui se situent en dehors de l'administration portuaire.

-  **Le gouvernement fédéral** définit la politique commerciale et décide des marchandises et des produits échangés par le Canada.
-  **Les exploitants de terminaux indépendants** offrent leurs services aux transporteurs et aux lignes maritimes, et gèrent le chargement et le déchargement des marchandises par le biais des terminaux portuaires.
-  **Les lignes maritimes** possèdent et exploitent les grands navires commerciaux qui font escale au port.
-  **Les compagnies ferroviaires et les entreprises de camionnage** livrent des marchandises par voie terrestre à destination ou en provenance du port.
-  **Les transporteurs**, comme les revendeurs, les entreprises de l'industrie des ressources et les transitaires, assurent le transport des marchandises et en assument le coût.

Notre rôle en tant qu'administration portuaire consiste à assurer le mouvement sécuritaire, efficient et durable des marchandises. Pour cela, nous conservons et gérons la croissance et le développement des terrains sur lesquels se situent les terminaux, assurons la gestion des routes et de l'accès ferroviaire au sein du port, et veillons à la sécurité et à la disponibilité des chenaux de navigation et des ancrages. Ces activités sont contrôlées par notre centre des opérations en continu et notre flotte de navires de patrouille.

Au-delà de la chaîne d'approvisionnement, les organisations telles que la Garde côtière canadienne, l'Agence des services frontaliers du Canada, la GRC et les services de police locaux, assurent la sécurité et la sûreté du port. Nous collaborons avec ces organisations en ce qui concerne les interventions en cas d'urgence et la sécurité des chenaux de navigation.

L'Administration portuaire est également responsable de superviser le développement du port à mesure que les échanges commerciaux canadiens augmentent. Pour cela, nous construisons des routes portuaires et d'autres infrastructures dont l'utilisation est partagée, et nous examinons les projets proposés par les exploitants de terminaux et les autres intervenants par le biais de notre [processus d'examen environnemental et d'examen de projet](#). Tous les projets proposés doivent être compatibles avec le plan d'utilisation des sols et les [lettres patentes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser](#).





Alors que le mandat du port consiste à faciliter les échanges commerciaux dans l'intérêt des Canadiens, il est important de conserver des relations professionnelles positives avec les voisins du port qui comptent sur les terres et les eaux du port pour un grand nombre d'activités.

Pour préparer la croissance du port, nous nous concentrons sur les obstacles aux échanges commerciaux, tout en visant à réduire au minimum les effets du mouvement des marchandises sur les collectivités environnantes. Parallèlement, la région métropolitaine de Vancouver se développe et compte accueillir un million de nouveaux résidents d'ici 2050. Pour tenir compte de cette croissance, nous collaborons avec le gouvernement et l'industrie afin de construire des passages supérieurs ou souterrains, et de mener à bien d'autres projets routiers ou ferroviaires au sein de la région. En ciblant les goulots d'étranglement le long des corridors de transport, nous serons en mesure de réduire la congestion routière et les émissions de carbone, tout en libérant une nouvelle capacité commerciale pour les entreprises canadiennes.

Entre 2009 et 2015, environ 7,5 milliards de dollars ont été investis dans la région pour des projets d'infrastructure des transports et des mesures de politique, visant à améliorer les chaînes d'approvisionnement globales entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Cela a été obtenu par le biais d'une

collaboration avec l'industrie et tous les ordres de gouvernement, y compris les municipalités locales.

Au cours des dernières années, près de 2 milliards de dollars d'investissements privés ont été réalisés par les exploitants de terminaux dans le Port de Vancouver. L'investissement dans le cadre de projets d'importance au sein du port a appuyé le mouvement des ressources telles que les céréales, la potasse, le charbon et les biens de consommation, démontrant ainsi la confiance continue de l'industrie envers le plus grand port et le port le plus diversifié du Canada.



\$7,5 milliards
investis par tous les ordres de
gouvernement et l'industrie



\$2 milliards
investis par le
secteur privé

Objectif du plan d'utilisation des sols

2.1 Le plan

2.2 Son but

Le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser décrit nos orientations des politiques sur l'utilisation des sols à long terme et notre engagement à tenir compte de la croissance commerciale future d'une manière responsable sur les plans social, environnemental et économique. Il offre un cadre pour orienter les développements existants et futurs des terres et des eaux que nous gérons au cours des 15 à 20 prochaines années.

2.1 Le plan inclut les éléments suivants:

- Les désignations des terres et des eaux, avec chacune une vocation spécifique et la liste des utilisations principales et conditionnelles.
- Les buts, objectifs et orientations des politiques visant à communiquer et guider la planification stratégique et les décisions en matière de développement.
- Les mesures liées à la mise en œuvre et au contrôle pour illustrer l'engagement de l'administration portuaire à respecter les orientations établies dans le plan.

2.2 L'objectif du plan d'utilisation des sols comprend les points suivants:

- Communiquer les orientations des politiques relativement à l'utilisation des sols à long terme
- Orienter l'utilisation des sols et les futures possibilités de croissance
- Aider les locataires et les clients actuels et futurs du port à déterminer les domaines dans lesquels investir pour mener des activités nouvelles ou intensifiées
- Faciliter la coordination de l'utilisation des sols et de la planification des modes de transport avec les communautés voisines et les organisations gouvernementales
- Offrir aux résidents et aux communautés voisines une meilleure compréhension des activités et des utilisations pouvant se produire sur les terres et dans les eaux du port, et de la manière selon laquelle leurs intérêts seront pris en compte
- Offrir de la clarté aux groupes autochtones à propos des activités et des utilisations qui peuvent se produire sur les terres et dans les eaux du port à proximité des réserves et au sein des territoires traditionnels revendiqués, et de la manière selon laquelle leurs intérêts seront pris en compte

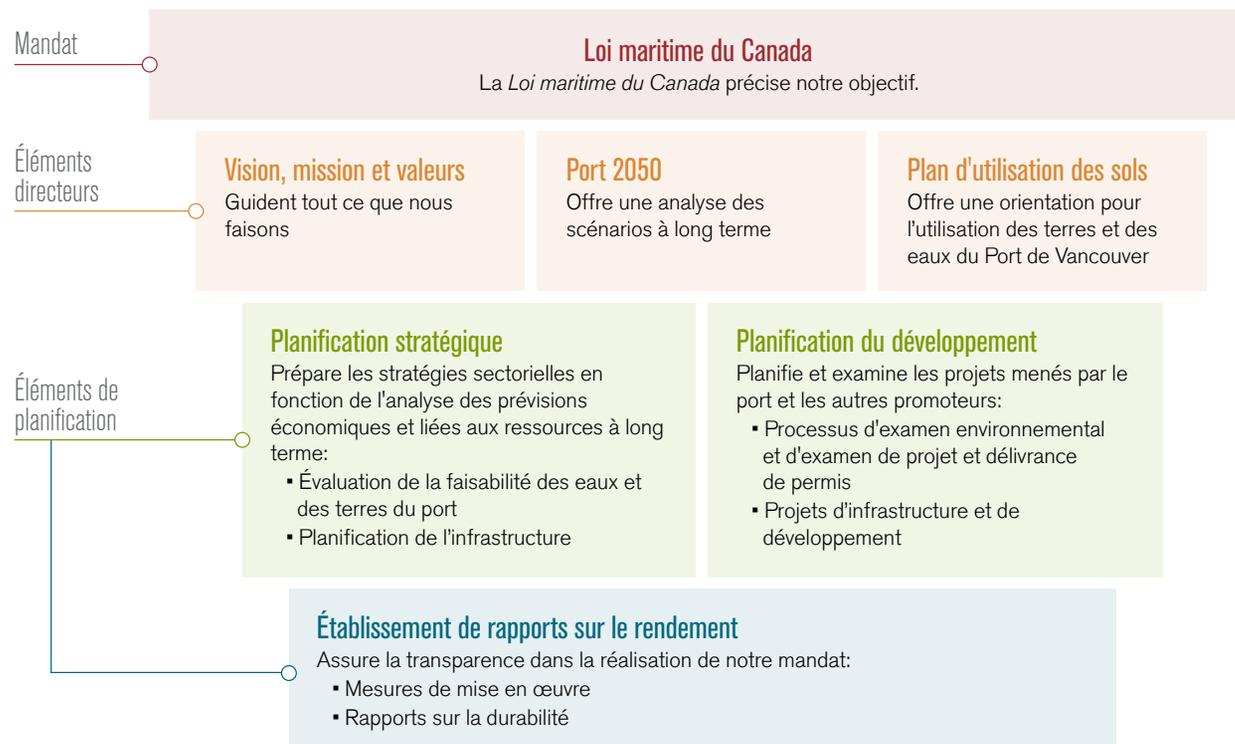
Utilisation des sols et cadre de développement stratégique

Le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser constitue un élément clé de l'approche de l'Administration portuaire en matière d'utilisation et de développement des terres.

Puisque nous sommes une administration portuaire canadienne régie par la [Loi maritime du Canada](#) et portée par notre vision que le Port de Vancouver devienne le port le plus durable du monde, le plan d'utilisation des sols indique à quel endroit la croissance et le développement peuvent se produire, les types d'utilisations pouvant être considérés pour chaque propriété, et les politiques qui doivent être prises en compte lorsqu'un développement est proposé.

Cadre stratégique

Figure 2



Processus de mise à jour du plan d'utilisation des sols

Nous avons adopté notre premier plan d'utilisation des sols unifié en 2014. Cinq ans plus tard, au cours d'un processus de mobilisation en deux temps, nous avons communiqué avec les municipalités, les groupes autochtones, les organismes gouvernementaux, les organisations environnementales, les entreprises, les industries et les membres du public pour recueillir leur avis et leur point de vue sur les sujets clés afin de mettre à jour notre plan.

Échéancier du projet

Figure 3





Phase 1

Entre le 19 novembre et le 9 décembre 2019, nous avons invité le public et les intervenants à donner leur avis à propos de sujets clés par l'intermédiaire de réunions en petit groupe, une journée portes ouvertes et une plateforme de mobilisation en ligne qui comprenait une carte interactive et un sondage. Nous avons préparé un guide de discussion sur les sujets clés, y compris : la protection et l'intensification des terrains industriels appuyant les échanges commerciaux; le transport des marchandises, le trafic et le déplacement des passagers; la conservation d'un environnement sain et la manière de collaborer afin d'assurer une réussite constante.

Phase 2

Nous avons réalisé la phase 2 de la mobilisation entre le 19 juin et le 20 août 2020, en repoussant au 18 septembre 2020 la date limite à laquelle les organisations municipales et régionales devaient soumettre leurs commentaires. La phase 2 comprenait un résumé des propos recueillis au cours de la phase 1 et le partage d'une ébauche de mise à jour du plan aux fins d'examen et de discussion sur notre plateforme de mobilisation en ligne. Nous avons également organisé une journée portes ouvertes en ligne afin de présenter les principales caractéristiques de l'ébauche de mise à jour du plan et de recueillir des commentaires dans le but de préciser l'ébauche finale. Les résumés des processus et les résultats de chaque phase de mobilisation sont disponibles sur notre [site Web](#).

Éléments de planification

- 5.1 Croissance du port
- 5.2 Secteurs opérationnels, terminaux et installations
- 5.3 Protection et intensification des terrains industriels appuyant les échanges commerciaux
- 5.4 Protection de l'environnement
- 5.5 Transport des marchandises, trafic et déplacement des passagers
- 5.6 Communautés locales
- 5.7 Groupes autochtones

5.1 Croissance du port

Notre plan d'utilisation des sols précise la manière dont nous entendons prendre en compte la croissance prévue du commerce canadien au cours des 15 à 20 prochaines années. Notre réussite dépend largement de notre capacité à construire des infrastructures et à prendre en charge de nouveaux échanges commerciaux en respectant les contraintes du contexte local et les exigences pour la protection de l'environnement et la prise en compte des collectivités locales.

Prévision des échanges commerciaux du Port de Vancouver

À titre de porte d'accès du pays à plus de 170 économies marchandes du monde entier, le port prend en charge 1 \$ de chaque 3 \$ des échanges commerciaux du Canada en marchandises en dehors de l'Amérique du Nord, soit environ 240 milliards de dollars par an. Les activités portuaires appuient 115 300 emplois, 7 milliards de dollars en salaires et 11,9 milliards de dollars de produit intérieur brut au Canada. Les échanges commerciaux du Canada qui transitent par le port n'ont cessé d'augmenter depuis une décennie, et on prévoit que la croissance de ces échanges commerciaux atteindra 3,6 %* par an au cours des cinq prochaines années.

* Selon des prévisions réalisées en septembre 2019.



\$240 milliards
en marchandises par an



115 300
emplois



\$7 milliards
en salaires

5.2 Secteurs opérationnels, terminaux et installations

Automobiles ➤

Environ 400 000 véhicules par an transitent par le port, ce qui en fait l'un des trois plus grands ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord en termes de transbordement de véhicules. Le volume du secteur automobile global du port a dépassé 419 900 véhicules en 2019. Dans les terminaux automobiles du port, les véhicules sont traités, inspectés, remplis de carburant et libérés avec la documentation appropriée. La livraison par camion directement aux concessionnaires est utilisée dans un rayon d'environ 1 000 kilomètres, après quoi le transport ferroviaire est mis à profit pour les marchés plus éloignés. Les véhicules sont déchargés dans des centres de distribution, puis chargés sur des porte-autos pour être livrés aux concessionnaires.

Marchandises diverses et cargaisons liées à des projets ➤

Le Port de Vancouver constitue le principal centre de consolidation de la côte ouest du Canada pour les marchandises diverses, comme les produits forestiers, l'acier et la machinerie. Plus de 60 % du trafic de marchandises diverses du port correspond à des produits forestiers destinés aux marchés locaux et internationaux. Environ 25 % du volume des marchandises diverses correspond à des biens de consommation et produits connexes transportés entre le Lower Mainland et l'île de Vancouver.

Croisières ➤

En tant que port d'attache de l'industrie des navires de croisière reliant Vancouver à l'Alaska, le Port de Vancouver a accueilli 1,1 million de croisiéristes en 2019, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à 2018, puisque la demande pour les croisières à destination de l'Alaska est demeurée forte.

Conteneurs ➤

Le port compte quatre terminaux de conteneurs pour une utilisation commune, avec des installations ferroviaires importantes à quai.

Le commerce des conteneurs s'appuie sur la demande canadienne pour les marchandises importées, et les conteneurs vides disponibles qui en résultent sont essentiels pour les entreprises canadiennes qui souhaitent exporter les marchandises destinées aux marchés internationaux. Les quantités de conteneurs expédiés, mesurées en unités d'équivalents d'un conteneur de vingt pieds (EVP), ont atteint le chiffre record de 3,4 millions EVP en 2019, une légère augmentation de 0,1 % par rapport à 2018. Tandis que le secteur prévoit une croissance continue, les résultats de 2019 correspondent à plusieurs facteurs, y compris des conflits commerciaux et l'ajustement des services des lignes maritimes en fonction des conditions du marché.

Avec une hausse prévue à long terme des échanges commerciaux de conteneurs, l'Administration portuaire mène deux projets de terminaux de conteneurs et collabore avec le gouvernement et l'industrie pour investir dans des projets d'infrastructure routière, ferroviaire et autres afin d'appuyer une chaîne d'approvisionnement plus fluide.

Le projet d'agrandissement du terminal de conteneurs Centerm permettra d'augmenter la superficie du terminal existant de 15 % et de reconfigurer les activités du terminal, ce qui améliorera la capacité d'environ 60 % dès le début de la construction en 2019. La proposition de [projet du Terminal 2 à Roberts Bank](#) est un nouveau terminal qui, s'il est approuvé, permettra d'ajouter une capacité de conteneurs de près de 50 % de plus pour le Port de Vancouver. Ces projets, qui sont nécessaires pour répondre à la demande prévue d'échanges commerciaux de marchandises en conteneurs, permettront de desservir les Canadiens pour les années à venir.

Marchandises en vrac ➤

Le vrac solide et le vrac liquide représentent environ 70 % du tonnage annuel du port. Les lignes maritimes de marchandises en vrac font souvent escale à Vancouver en raison de la disponibilité de diverses marchandises canadiennes destinées à l'exportation vers des marchés internationaux à partir de la côte ouest. Le Port de Vancouver importe également des quantités importantes de produits en vrac, tels que les produits pétroliers, les concentrés, le sel, le gravier et les agrégats, et la roche phosphatée.

Installations hors quai

Les installations hors quai comme les installations de transbordement et les entrepôts fournissent des services non maritimes, y compris l'entreposage, la déclaration en douane et le transbordement des marchandises. De tels services essentiels de la chaîne d'approvisionnement permettent aux transporteurs d'entreposer les produits afin qu'ils soient distribués ultérieurement, ainsi que de combiner ou de séparer les envois de marchandises.

Terminaux ➤

Le port compte 29 principaux terminaux maritimes qui desservent cinq secteurs opérationnels. Apprenez-en davantage à propos des terminaux du Port de Vancouver [ici](#).

Principaux terminaux maritimes et installations hors quai

Figure 4

- Juridiction de navigation de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Principales lignes de chemin de fer
- Routes provinciales
- Route Transcanadienne
- Aa Municipalités
- Aa Premières Nations

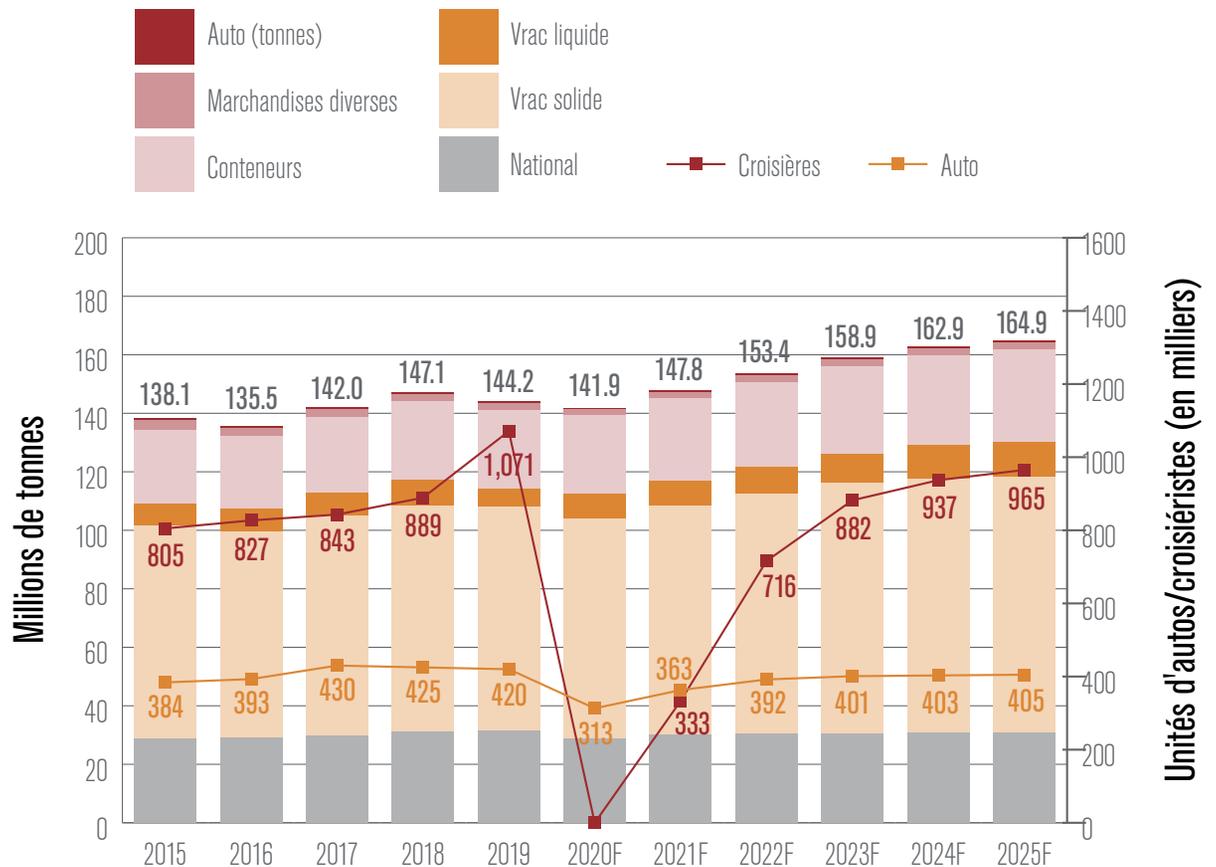




Débit du port et prévisions pour 2015-2025

Figure 5

Comme l'illustre la figure ci-dessous, les prévisions indiquent une croissance prévue pour presque tous les types de marchandises et dans presque tous les secteurs d'activités du Port de Vancouver. Ces prévisions ont été mises à jour en octobre 2020, et elles ne tiennent pas compte des variations du marché à court terme. En raison de la COVID-19, Transports Canada interdit à tous les navires de croisière de pénétrer dans les eaux et les ports canadiens. Les prévisions datant d'avant la pandémie indiquaient une année record pour les croisières, avec près de 1,2 million de passagers transportés et 310 escales de navire en 2019. Des prévisions revues seront élaborées afin d'éclairer la planification stratégique de l'administration portuaire.



Principales économies marchandes

Figure 6

Cinq principales ressources



Charbon



Céréales, cultures spéciales et aliments pour animaux



Engrais



Produits forestiers



Biens de consommation



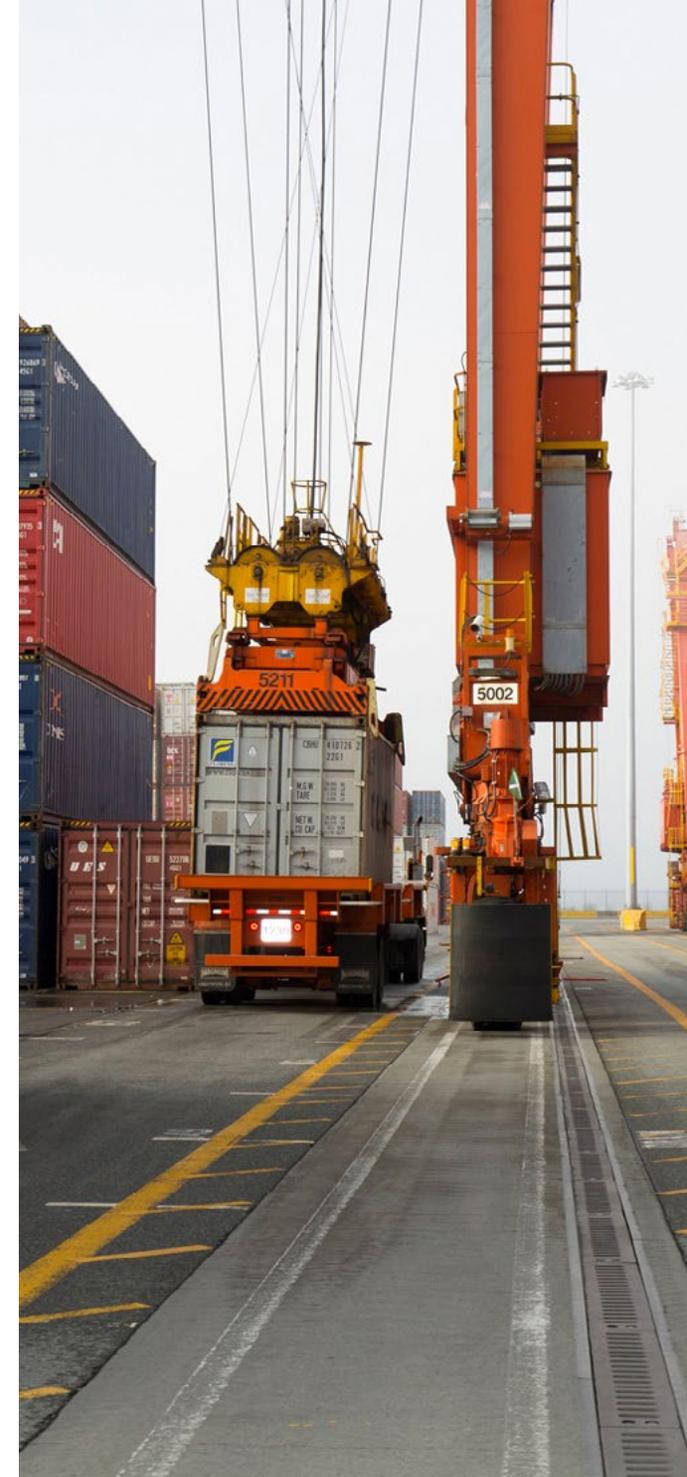
5.3 Protection et intensification des terrains industriels appuyant les échanges commerciaux

L'une des principales priorités de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser consiste à s'assurer de la présence suffisante de terrains industriels dans la région afin de répondre aux besoins commerciaux actuels et futurs. Le fait de pouvoir disposer d'une réserve de terrains industriels viables dans la région est essentiel pour maintenir une économie forte à l'échelle locale et à l'échelle du pays.

La demande pour les terrains industriels dans la région continue à augmenter en raison de la croissance économique, de la transition vers le commerce électronique, et de la nécessité des terrains utilisés à d'autres fins, étant donné les contraintes géographiques des montagnes locales et de l'océan Pacifique.

L'inventaire actuel de terrains industriels immédiatement commercialisables dans le Lower Mainland devrait être épuisé au cours des dix prochaines années. Les terrains industriels appuyant les échanges commerciaux sont requis pour le transport des marchandises en provenance et à destination de la région, et ils sont utilisés pour les terminaux maritimes, les centres de distribution, les entrepôts et les autres entreprises de logistique. Ces activités, qui nécessitent généralement de grandes parcelles de terrains, sont idéalement situées à proximité des principales routes et voies ferroviaires. Nous nous attendons à ce que les terrains industriels commerciaux disponibles pour les activités de logistique et de distribution disparaissent encore plus vite. Parallèlement, d'ici 2050, près d'un million de nouveaux résidents sont attendus dans la région, plaçant ainsi davantage de pression sur la disponibilité des terrains.

Pour répondre au manque de terrains industriels disponibles, il est possible d'utiliser les terrains de manière plus intensive. En ce qui concerne les terrains portuaires et les corridors de transport connexes, une utilisation plus intensive est généralement obtenue en augmentant l'efficacité des sites existants et en trouvant des moyens de transporter davantage de marchandises sur les terminaux et sites existants ou entre ceux-ci. Par exemple, l'amélioration des procédures d'exploitation ou les investissements dans l'équipement, les routes et les voies ferroviaires, ainsi que les solutions novatrices en matière de bâtiment ou de conception peuvent permettre d'augmenter l'efficacité.





En dehors des terrains fédéraux gérés par l'administration portuaire, les gouvernements municipaux sont responsables de la gestion et du zonage des terrains situés au sein de leur juridiction. Au fil des années, les terrains destinés à un usage industriel, y compris les échanges commerciaux, ont été convertis pour d'autres fins et continuent à l'être, par exemple des utilisations résidentielles et commerciales.

Lorsque les terrains industriels sont redéveloppés à des fins résidentielles ou autres, la région perd des terrains importants pour l'emploi. Environ un emploi sur quatre dans la région métropolitaine de Vancouver concerne une activité industrielle, et il faut des terrains pour appuyer ces emplois. Si les grandes parcelles de terrains industriels situées dans des emplacements stratégiques ne sont pas protégées, les entreprises commerciales vont déménager ailleurs, vers des sites en dehors de la région, ce qui pourrait avoir des effets néfastes sur la chaîne d'approvisionnement et ultimement sur l'économie, en plus de créer des problèmes supplémentaires de congestion routière et d'émissions.

Étant donné que de plus en plus de personnes vivent à proximité des activités industrielles, les conflits potentiels entre le secteur riverain industriel et les terrains adjacents augmenteront. Même si certains de ces conflits sont

inévitables dans une région en pleine croissance qui dispose d'une réserve limitée de terrains, il est cependant nécessaire que l'ensemble des autorités concernées planifie et gère la croissance et conçoive des communautés en tenant compte du rôle essentiel que joue le port dans la région. Ce point va gagner en importance alors que les activités portuaires s'intensifient dans le secteur riverain ou à proximité par l'intermédiaire de nouveaux développements et investissements qui accroissent la capacité et le débit des terminaux existants.

La préservation réussie des terrains à usage industriel dépendra des décisions prises par l'ensemble des juridictions qui ont autorité sur l'utilisation des sols dans la région. L'administration portuaire appuie les efforts déployés en continu afin de déterminer des stratégies de protection efficaces de la réserve de terrains industriels. Nous continuerons à participer aux processus municipaux et aux autres processus de planification qui peuvent avoir une incidence sur la disponibilité de terrains industriels, et à entretenir un dialogue constructif et fructueux avec les intervenants régionaux afin de trouver des solutions à cette pénurie critique de terrains industriels.

5.4 Protection de l'environnement

Le Port de Vancouver mène ses activités au sein d'un environnement écologiquement riche qui sert d'habitat à des espèces terrestres et aquatiques variées. Nous sommes mandatés pour fournir un niveau élevé de protection de l'environnement tout en permettant l'atteinte des objectifs commerciaux du Canada.

Nous suivons une approche holistique pour protéger la faune et améliorer la qualité de l'eau, du sol et de l'air. En ciblant des écosystèmes sains, la lutte contre le changement climatique et des pratiques responsables, nous collaborons avec l'industrie, le gouvernement, les groupes autochtones, les organismes non gouvernementaux et les autres ports pour mener à bien un ensemble d'initiatives environnementales et de programmes visant à protéger l'environnement.

En plus de la [Loi maritime du Canada](#) et de la [Loi sur l'évaluation environnementale](#), l'administration portuaire est visée par d'autres lois fédérales, y compris la [Loi sur les pêches](#), la [Loi sur les espèces en péril](#), la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement](#) et la [Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs](#). Le processus d'examen environnemental et d'examen de projet est utilisé par l'administration portuaire pour évaluer et éclairer les travaux et activités proposés au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire. Dans le cadre de ce processus, nous demandons l'avis de divers organismes de réglementation selon les besoins.

Tout nouveau développement au sein du territoire de l'administration portuaire doit nécessairement éviter ou atténuer toute incidence néfaste potentielle sur les habitats des poissons ou de la faune. Les projets qui réduisent les zones d'habitat ou qui ont des répercussions sur ces dernières doivent respecter les exigences de compensation de l'habitat qui relèvent généralement de Pêches et Océans Canada.

Le transport des marchandises nécessite de l'énergie, dont la majorité provient de la combustion de combustibles fossiles, et ces derniers produisent des émissions qui contribuent au changement climatique et affectent la qualité de l'air. L'administration portuaire, les locataires du port, les lignes maritimes et les terminaux s'efforcent de réduire les émissions produites par le port qui ont une incidence sur la qualité de l'air et contribuent au changement climatique.



Les [programmes et initiatives](#) de l'administration portuaire visant à réduire au minimum les émissions atmosphériques sont conçus de manière à cibler les sources liées au port : navires, camions porte-conteneurs, locomotives et terminaux. Nous faisons partie de la Northwest Ports Clean Air Strategy en collaboration avec les ports de Tacoma et Seattle, la Northwest Seaports Alliance et les partenaires de réglementation.

Les effets à long terme du changement climatique, en particulier la hausse du niveau de la mer, combinés à des événements météorologiques plus fréquents et extrêmes, auront des répercussions sur les activités du port. La résilience et l'adaptation au changement climatique constituent des points importants dans le cadre de la planification de l'utilisation des sols. En anticipant la hausse du niveau de la mer, l'administration portuaire collabore avec des partenaires régionaux afin de collecter et d'analyser les données dans le but de mieux comprendre et gérer les risques d'inondations d'une manière coordonnée. Cela comprend des travaux continus menés avec le Conseil du bassin du Fraser et les partenaires locaux, provinciaux et fédéraux en vue de mettre au point une stratégie de gestion des risques de crues dans le Lower Mainland. Nous siégeons également au [Comité de programme commun](#) pour la gestion intégrée des risques d'inondations.

5.5 Transport des marchandises, trafic et déplacement des passagers

Planification des transports

Les terres et les eaux gérées par l'Administration portuaire constituent un maillon de la chaîne d'approvisionnement qui permet la livraison des marchandises de leur origine à leur destination. Afin qu'un locataire du port ou un exploitant de terminal soit en mesure de gérer de manière efficace les services qu'il fournit, les eaux et les terres du port doivent être desservies par un réseau de transport fiable et efficace.

La chaîne d'approvisionnement du transport des marchandises représente un réseau complexe d'éléments interconnectés qui nécessitent que les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris les exploitants de camions, de trains et de terminaux et les transporteurs maritimes, coordonnent de manière active leurs opérations et investissements. L'administration portuaire collabore avec ces partenaires pour améliorer le flux des marchandises qui transitent par le port et augmenter la capacité commerciale de la région pour le bienfait des consommateurs et des entreprises canadiens.

Tandis que la navigation maritime est largement comprise au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire, le transport terrestre à destination et en provenance du port s'appuie sur un réseau qui a été développé et qui est détenu et géré par plusieurs autres organisations. Dans le même temps, la planification à long terme de l'infrastructure des transports fait partie intégrante du respect du mandat et de l'atteinte des objectifs de l'administration portuaire, à savoir optimiser l'utilisation des terrains portuaires existants et appuyer la croissance et le développement futurs.

Étant donné l'importance de l'infrastructure des transports, l'administration portuaire collabore avec le gouvernement et les parties prenantes, et a tiré parti des sources de financement au cours de la dernière décennie pour investir dans le but d'améliorer l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement, à la fois au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire et dans la région. Nous nous concentrons sur l'amélioration des corridors ferroviaires et des routes empruntées par les camions, sur l'optimisation des installations existantes et sur la construction de nouvelles infrastructures là où elles sont nécessaires pour répondre à la demande croissante.

La croissance des échanges commerciaux et l'utilisation plus intensive des terres du port signifient que les corridors de transport régionaux reliés seront eux aussi utilisés de manière plus intensive à l'avenir. Ces corridors de transport nécessitent une gestion active et des investissements importants afin de fournir la capacité supplémentaire requise pour prendre en charge la croissance de manière efficace et efficiente, et d'une manière qui prend en compte les répercussions du transport sur les communautés environnantes.

Le Gateway Transportation Collaboration Forum (forum de collaboration en matière de transports de la Porte d'accès), établi en 2014, représente un effort collaboratif visant à s'assurer que la région est prête pour gérer la hausse des échanges commerciaux. Le forum, composé de l'administration portuaire, de la province de la Colombie-Britannique, de Translink, du gouvernement du Canada et du Greater Vancouver Gateway Council, a publié en 2016 la stratégie Greater Vancouver Gateway 2030 qui précisait près de 40 projets liés à l'infrastructure des transports qui offriraient des avantages nationaux, provinciaux, régionaux et locaux. La stratégie a également déterminé des projets de transport précis qui profiteraient au Port de Vancouver, à nos partenaires ferroviaires et aux collectivités.



Réseau routier régional

Le transport terrestre par camion est un élément clé des opérations portuaires. En règle générale, les camions qui transitent à destination ou en provenance du port empruntent les routes provinciales gérées par le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique. En plus de posséder plusieurs des ponts de la région, TransLink assure la planification et finance le réseau des routes principales de la région, en partenariat avec les municipalités. Les routes municipales empruntées par les camions appartiennent aux différentes municipalités et sont gérées par ces dernières. Transports Canada joue un rôle déterminant dans la facilitation du mouvement des marchandises dans la région, puisque le ministère est responsable de l'élaboration des politiques et des programmes de transport afin d'assurer le déplacement sécuritaire des personnes et des marchandises par voie aérienne, ferroviaire, routière et maritime.



Réseau ferroviaire

Le Port de Vancouver est desservi par trois compagnies de chemin de fer de Classe 1: La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée (CFCP) et Burlington Northern Santa Fe Railway (BNSF), ainsi que par une ligne ferroviaire locale courte, Southern Railway of British Columbia Limited (SRY). Les voies ferroviaires sont généralement la propriété de compagnies ferroviaires spécifiques et sont gérées par ces dernières, qui disposent souvent d'ententes d'exploitation et de coproduction locales entre elles afin d'améliorer l'efficacité.



Navigation maritime

Procurer un accès sûr et libre aux terminaux du port constitue un point essentiel pour assurer la continuité des activités portuaires. Les eaux profondes de Burrard Inlet et Roberts Bank sont essentielles pour les principaux terminaux qui doivent accueillir de grands navires de marchandises, tandis que les eaux calmes du fleuve Fraser peuvent accueillir les navires plus petits.

L'administration portuaire fournit des services maritimes qui comprennent des patrouilles, l'inspection des navires, la planification des opérations, l'autorisation de transport des marchandises dangereuses et la formulation de conseils en matière de navigation et de sécurité.

Conformément aux lignes directrices nationales et internationales, et en consultation avec les intervenants, nous avons conçu des chenaux de navigation au sein de notre territoire de compétence, et déterminé de quelle manière ils peuvent être utilisés, notamment:

- Chenal maritime pour le transport hauturier: chenal de navigation maintenu pour les navires océaniques
- Chenal maritime intérieur: chenal de navigation entretenu pour l'industrie des barges et remorqueurs principalement
- Chenal de navigation locale : une partie de la voie d'eau qui ne correspond pas au chenal hauturier ou au chenal intérieur
- Chenal de réserve: toute partie d'une voie d'eau utilisée pour la navigation qui n'est pas considérée comme un chenal, mais qui offre une voie navigable pour le transport des marchandises ou des personnes

L'administration portuaire détermine des aires marines, également appelées chenaux de sécurité, qui servent de zones tampons adjacentes aux chenaux de navigation, et dans lesquels le développement n'est pas permis.

Des activités de dragage des voies d'eau sont souvent requises afin de maintenir une profondeur adéquate des eaux, et ces activités sont réalisées par l'administration portuaire, les locataires ou les utilisateurs locaux en fonction de l'emplacement. Les exigences en matière de dragage diffèrent au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire. Le dragage dans Burrard Inlet et à Roberts Bank est généralement lié à des projets d'immobilisation précis, tandis que des activités de dragage d'entretien sont effectuées chaque année dans le bras sud du fleuve Fraser afin de maintenir la profondeur du fleuve.

Réseau de transport terrestre et maritime

Figure 7

- Route Transcanadienne
- Routes provinciales
- Routes principales empruntées par les camions
- ++ Principales lignes de chemin de fer
- 🚢 Traversier longue distance
- 🚆 Itinéraires et stations de train rapide
- 🚆 Futurs itinéraires et stations de train rapide
- 🌊 Juridiction de navigation de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- 🏭 Terrains industriels 2040
- Aa Municipalités
- Aa Premières Nations



Cette carte du réseau de transport est fournie à titre informatif uniquement, et présente une illustration du réseau des routes principales de TransLink ainsi que l'inventaire régional des terrains industriels de Metro Vancouver. La stratégie de croissance régionale de Metro Vancouver comprend également un ensemble de désignation d'utilisation mixte, dont certains terrains industriels. Pour obtenir les derniers renseignements sur le réseau des routes principales et les itinéraires et stations existants et futurs de la région, veuillez communiquer avec TransLink. Pour obtenir le tout dernier inventaire régional des terrains industriels, communiquez avec Metro Vancouver.

5.6 Communautés locales

Le port borde [16 municipalités](#) et fonctionne en permanence de manière à soutenir les objectifs commerciaux du Canada.

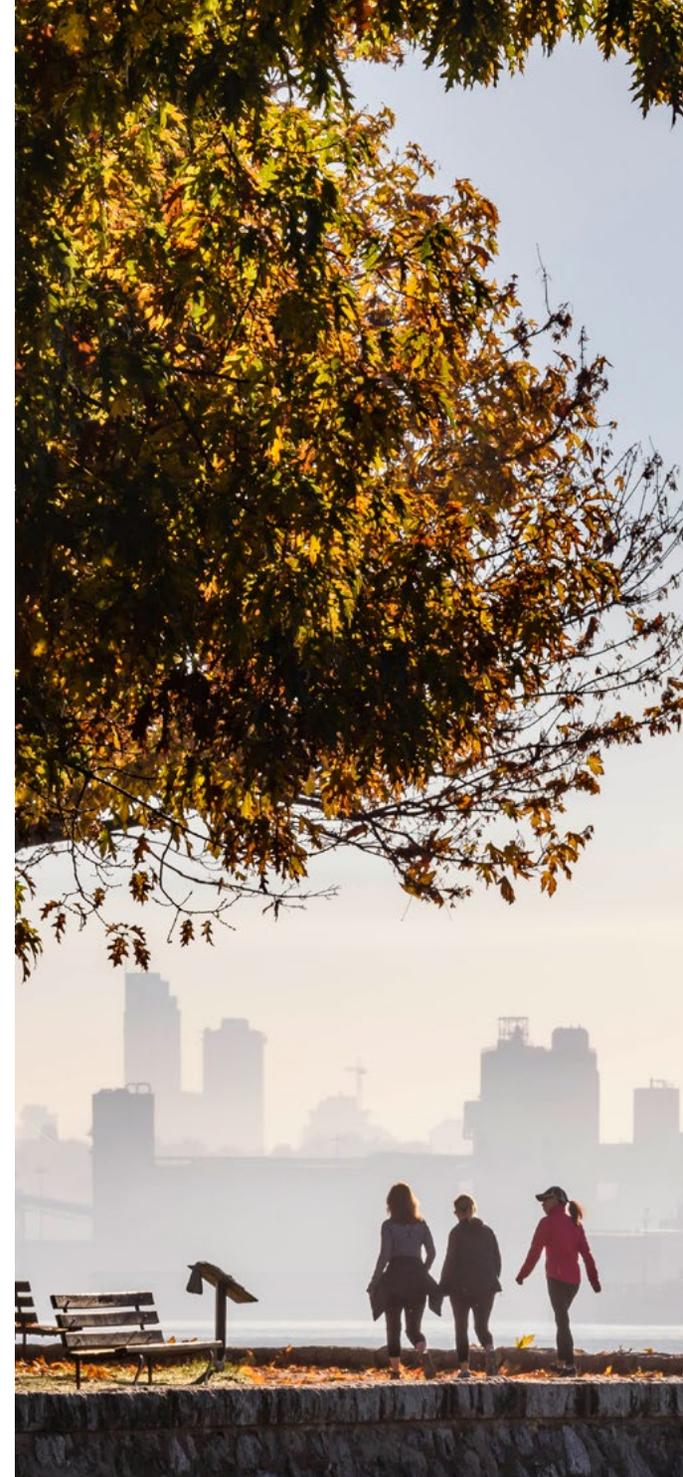
Les déplacements des trains et des camions, les activités des terminaux et les autres activités peuvent causer du bruit et d'autres répercussions qui peuvent avoir une incidence sur le bien-être de la collectivité. L'Administration portuaire collabore avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les gouvernements locaux et régionaux, TransLink et les autres parties prenantes afin de trouver un équilibre entre les objectifs commerciaux et les intérêts de nos voisins. Nous dirigeons plusieurs groupes de travail, des programmes de mobilisation formelle, des séances d'information, des présentations au Conseil, ainsi que d'autres événements visant à communiquer avec la collectivité et à l'informer.

Nous disposons également de quatre [comités de liaison communautaire](#) qui réunissent différents intervenants, y compris des municipalités, des représentants de l'industrie portuaire, des compagnies ferroviaires, des résidents et des groupes autochtones, dans le but d'aborder de manière collaborative les intérêts communs et les préoccupations liées aux activités portuaires. Les quatre comités de liaison communautaire concernent différentes parties de notre territoire de compétence:

- Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord
- Comité de liaison communautaire du port (Delta)
- Comité de liaison communautaire de la rive sud
- Comité de liaison des terrains portuaires de Vancouver-Est

Nous disposons également d'un bureau communautaire à Delta, la municipalité comptant le plus d'activités portuaires au Canada, qui offre aux résidents locaux et aux groupes d'activités la possibilité de rencontrer notre personnel et de lui poser des questions.

Par l'intermédiaire de notre [programme d'investissement communautaire](#) varié et dynamique, nous allouons jusqu'à un pour cent de notre bénéfice net aux initiatives qui comptent pour les communautés locales. Nos investissements sont axés sur l'enrichissement communautaire, l'éducation et la formation, et le leadership environnemental.





5.7 Groupes autochtones

Pendant des milliers d'années, plusieurs [Premières Nations des Salish du littoral](#) ont vécu et prospéré dans la région de Vancouver, en utilisant des systèmes complexes d'échanges et de commerce dans la mer des Salish, Burrard Inlet et le fleuve Fraser bien avant l'arrivée des pionniers qui ont considéré cette région comme une plateforme idéale pour le commerce.

Les terres et les eaux gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouvent à l'intersection des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral et bordent les terres de la Première Nation Tsawwassen signataire d'un traité. Avec nos partenaires autochtones, nous collaborons afin de les aider à protéger leurs intérêts tout en promouvant et en améliorant la compétitivité du Canada en tant que nation commerçante. L'Administration portuaire s'est engagée à établir des relations saines et pertinentes avec ces communautés.

La Couronne a l'obligation légale de consulter les groupes autochtones lorsqu'elle mène des activités qui peuvent potentiellement avoir des effets néfastes sur les droits existants ou revendiqués, ou issus de traités des Autochtones. La [Loi maritime du Canada](#) a délégué à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser le pouvoir de gérer les terres et eaux fédérales au nom du gouvernement fédéral. Conformément à la Loi, l'administration portuaire suit les [Lignes directrices actualisées à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter du gouvernement du Canada](#) lorsqu'elle réalise des consultations auprès des groupes autochtones.



Lorsqu'elle consulte les groupes autochtones, l'administration portuaire les mobilisera d'une manière conforme aux principes suivants:

- Fournir une information claire, accessible et transparente tout en protégeant les renseignements confidentiels de toutes les parties
- Respecter le fait que nos opinions peuvent s'appuyer sur des visions du monde différentes
- S'intéresser aux points de vue autochtones pendant le processus de consultation, être ouvert afin de comprendre les intérêts et les connaissances des groupes autochtones, et essayer de les incorporer dans nos travaux
- Établir de solides relations de travail entre les groupes autochtones et l'administration portuaire pour permettre un dialogue fructueux

En plus de ces principes, l'administration portuaire reconnaît l'importance de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et s'est engagée à respecter les [Principes régissant la relation du Gouvernement du Canada avec les peuples autochtones](#) dans le cadre de son mandat, tel qu'indiqué dans la [Loi maritime du Canada](#).

De plus, l'administration portuaire reconnaît que les sites archéologiques et les objets historiques sont importants pour les peuples autochtones. En examinant les développements potentiels, nous considérons les effets éventuels sur les ressources archéologiques et prenons des mesures afin d'éviter les répercussions sur les sites existants ou potentiels, le cas échéant.

Buts, objectifs et orientations des politiques

6.1 Prospérité économique grâce aux échanges commerciaux

- But n° 1
- But n° 2

6.2 Conserver un environnement sain

- But n° 3

6.3 Favoriser des communautés florissantes

- But n° 4
- But n° 5



Le plan d'utilisation des sols comprend cinq buts qui orientent l'utilisation et le développement des terres et des eaux gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Chaque but comporte plusieurs objectifs et orientations des politiques qui offrent davantage de clarté pour l'utilisation des terres et le développement, et qui guident nos travaux en vue de remplir notre mandat fédéral et d'atteindre notre vision selon laquelle le Port de Vancouver deviendra le port le plus durable au monde. Ces buts, objectifs et orientations des politiques doivent être lus et considérés comme un ensemble afin de comprendre pleinement notre approche en matière de gestion de la croissance et de respect de nos responsabilités et de nos engagements en matière de développement durable.

Ces icônes sont utilisées dans cette section pour vous aider à naviguer plus facilement.

■ Buts

🎯 Objectifs

🏛️ Orientations des politiques



Prospérité économique grâce aux échanges commerciaux

But n° 1

Gérer la croissance et les activités du port qui appuient les objectifs du Canada en matière de compétitivité et d'échanges commerciaux, tout en se préparant aux transitions prévues au sein de l'économie mondiale.

Le mandat de l'Administration portuaire consiste à appuyer les objectifs commerciaux du Canada, à assurer la sécurité et la protection environnementale et à prendre en compte les collectivités locales. On prévoit la croissance de la majorité des secteurs d'activité du port au cours des 20 prochaines années.

Pour cela, il va être primordial de s'assurer de disposer de terrains suffisants pour prendre en charge cette croissance et d'utiliser au mieux les terrains disponibles. Alors que l'utilisation des terrains, à des fins commerciales, industrielles, résidentielles ou agricoles, est interdépendante, les utilisateurs de ces terrains doivent souvent être en concurrence les uns avec les autres pour se développer et croître. L'administration portuaire continue de travailler activement avec les autorités régionales afin de sensibiliser l'opinion aux difficultés liées à la disponibilité des terrains.

Objectif 1.1

Protéger la réserve de terrains à usage industriel afin d'appuyer les activités portuaires et les activités connexes à l'avenir.

Orientations des politiques

- 1.1.1** Protéger les terres et les eaux qui se trouvent dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser afin d'appuyer les activités portuaires actuelles et à venir.
- 1.1.2** Collaborer avec les gouvernements locaux, les groupes autochtones, Metro Vancouver et les autres autorités en matière d'utilisation des sols afin de protéger la réserve de terrains à usage industriel appuyant les échanges commerciaux de la région.
- 1.1.3** Collaborer avec les gouvernements locaux, régionaux et provinciaux et les groupes autochtones afin de déterminer les possibilités d'amélioration de la compatibilité des utilisations des sols du port et des secteurs connexes au sein des limites territoriales.

Objectif 1.2

Optimiser l'utilisation des terres et eaux existantes du Port.

Orientations des politiques

- 1.2.1** Intensifier l'utilisation et le développement des terrains portuaires de manière à obtenir la meilleure capacité opérationnelle possible à l'aide des terrains existants, en tenant compte des répercussions que cette utilisation intensive peut avoir sur les collectivités locales, les réseaux de transport et l'environnement, et atténuer ces répercussions le cas échéant.
- 1.2.2** Gérer l'utilisation et le développement des terres et des eaux du port d'une manière qui tire parti des caractéristiques physiques et géographiques uniques du site dans un contexte plus large.
- 1.2.3** Gérer le futur développement du port en créant des synergies des activités et des utilisations connexes et en améliorant leur rendement.
- 1.2.4** Permettre, le cas échéant, l'intégration efficace des services publics associés aux nouvelles activités de développement du port ou aux activités d'expansion au sein des systèmes locaux et régionaux par l'intermédiaire du processus d'examen de projet.
- 1.2.5** Envisager la colocation d'utilisations industrielles et connexes qui intègrent la logistique multimodale de la chaîne d'approvisionnement.
- 1.2.6** Encourager les utilisations compatibles et les développements à proximité des terres et eaux du port afin de réduire au minimum les conflits potentiels avec les activités portuaires, y compris les mesures de conception appropriées des sites et des bâtiments afin de limiter les répercussions.

Objectif 1.3

S'assurer de la disponibilité dans la région d'une réserve de terres et d'eaux suffisante pour appuyer les futures activités portuaires et activités connexes.

Orientations des politiques

- 1.3.1** Envisager l'achat de sites afin d'assurer leur disponibilité pour une utilisation ultérieure par le port, en donnant la priorité aux terres et aux eaux qui permettent un accès direct aux voies maritimes et aux réseaux de transport, et à ceux qui sont situés à proximité des terrains existants de l'administration portuaire.
- 1.3.2** Envisager la création de nouveaux terrains pour une utilisation ultérieure par le port, comme le développement d'un nouveau terminal ou des mesures d'atténuation sur le plan environnemental, lorsque la disponibilité de terrains existants appropriés n'est pas assurée.
- 1.3.3** Établir une approche coordonnée avec les gouvernements et organismes locaux, le cas échéant, afin d'anticiper les répercussions touchant les biens immobiliers et les infrastructures et d'y répondre, comme celles liées aux changements climatiques, y compris l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation de la fréquence et de la sévérité des inondations.
- 1.3.4** Tirer parti des partenariats publics et privés pour investir dans des infrastructures et des installations stratégiquement conformes au mandat de l'Administration portuaire.

Objectif 1.4

Agir à titre de chef de file de la communauté portuaire en anticipant les tendances et les occasions économiques qui auront une incidence sur la croissance, le développement et la compétitivité du port et en y répondant.

Orientations des politiques

- 1.4.1** Surveiller les tendances et les prévisions économiques et mener des études à cet égard afin d'établir des indicateurs mesurables permettant d'anticiper les changements en matière d'utilisations des terres et des eaux du port au cours des prochaines décennies.
- 1.4.2** Élaborer des stratégies et des pratiques novatrices de gestion des sols, en collaboration avec les clients, les intervenants, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les autres organismes d'utilisation des sols de manière à influencer sur les changements attendus en matière de modèles commerciaux, de chaînes d'approvisionnement, de technologies et d'autres éléments moteurs clés des activités portuaires et à s'y adapter.
- 1.4.3** Réaliser des investissements liés aux terrains et aux infrastructures du port en tenant compte des tendances économiques et du secteur des marchandises prévues à long terme et des considérations environnementales pertinentes.
- 1.4.4** Mettre en place des pratiques exemplaires en matière de gestion durable de l'utilisation des sols et d'appui aux exploitants du port grâce au développement de pratiques d'exploitation et de gestion qui respectent la vision de l'administration portuaire d'un avenir durable.



Prosperité économique grâce aux échanges commerciaux

But n° 2

Agir à titre de chef de file en assurant le transport des marchandises, le trafic et le déplacement des passagers en relation avec le port de manière sécuritaire et efficiente au sein de la région.

Les terres et les eaux gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser constituent un maillon de la chaîne d'approvisionnement qui permet la livraison des marchandises de leur origine à leur destination. Afin qu'un locataire ou un exploitant de terminal de l'administration portuaire soit en mesure d'offrir de manière efficiente ce service, les eaux et les terres du port doivent être desservies par un réseau de transport fiable et efficace. Dans le contexte d'un port, ce réseau s'appuie sur le transport maritime, routier et ferroviaire dont les lignes sont connectées afin de pouvoir déplacer les marchandises le long de la chaîne d'approvisionnement. L'accessibilité aux transports en commun et aux modes de transport alternatifs pour les employés du port et les croisiéristes réduit davantage la dépendance aux automobiles, augmente la capacité des mouvements de camions et réduit les émissions produites par les véhicules.

Objectif 2.1

Améliorer l'efficacité opérationnelle des modes de transport qui desservent le port.

Orientations des politiques

- 2.1.1** Contrôler en continu les activités liées au trafic routier, ferroviaire et maritime de manière à déterminer les possibilités d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et à y donner suite.
- 2.1.2** Collaborer avec les clients, les intervenants, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les organismes de transport afin de déterminer et de mettre en œuvre les changements opérationnels qui permettent d'améliorer les flux de circulation routière, ferroviaire et maritime qui desservent le port.
- 2.1.3** Appuyer l'augmentation de l'utilisation des voies navigables régionales pour le transport des marchandises.
- 2.1.4** Collaborer avec les clients, les intervenants, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les organismes afin d'élaborer des stratégies et de déterminer des possibilités d'optimisation des déplacements le long de la chaîne d'approvisionnement au sein de la région métropolitaine de Vancouver et au-delà.
- 2.1.5** Collaborer avec les clients, les intervenants, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les autres organismes appropriés afin de déterminer et de contrôler les améliorations opérationnelles qui peuvent réduire au minimum et atténuer le bruit, la congestion routière, les émissions atmosphériques et les autres répercussions causées par les activités liées au port.

Objectif 2.2

Conserver, entretenir et améliorer les corridors et les infrastructures de transport critiques pour le déplacement des marchandises et des passagers en direction, en provenance et au travers du port.

Orientations des politiques

- 2.2.1** Maintenir et améliorer l'infrastructure de navigation, les routes de l'administration portuaire et l'infrastructure et les corridors ferroviaires lui appartenant afin d'assurer un déplacement sûr, efficace et efficient des marchandises.
- 2.2.2** Assurer la maintenance et l'amélioration des corridors et de l'infrastructure de transport terrestre et maritime au-delà du territoire de compétence de l'administration portuaire qui sont indispensables dans le cadre des activités actuelles et futures du port.
- 2.2.3** Collaborer avec l'industrie, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les organismes de transport afin de s'assurer que la capacité du réseau régional de transport est suffisante pour prendre en charge le trafic lié au port actuel et futur, en tenant compte des besoins des autres usagers du réseau de transport.
- 2.2.4** Viser une gestion efficace et efficiente du réseau régional de transport qui soutient les activités portuaires, par l'intermédiaire de la revendication et de la participation directe aux initiatives de planification en matière d'utilisation des sols et de transport des organisations gouvernementales à l'échelle locale, régionale et provinciale.
- 2.2.5** Appuyer les initiatives de gestion de la demande en matière de transport qui permettraient d'augmenter l'efficacité et la capacité du réseau régional de transport en ce qui a trait au déplacement des marchandises, des employés du port et des passagers.
- 2.2.6** Appuyer la recherche de modes de transport alternatifs vers les terrains du port afin d'augmenter le choix de modes de transport offert aux employés du port et de faciliter l'amélioration du transport des marchandises à l'échelle régionale.

Objectif 2.3

Assurer le déplacement sûr et sécuritaire des marchandises et des passagers transitant par le port.

Policy directions

- 2.3.1** Appuyer, en collaboration avec les industries, les clients et les fournisseurs de service de transport, la mise en œuvre et l'application de pratiques exemplaires, de réglementations et de normes pertinentes visant l'utilisation et l'exploitation sécuritaires des routes, des lignes de chemin de fer et des eaux navigables qui desservent le port.
- 2.3.2** Aider les utilisateurs du port à incorporer des pratiques exemplaires en matière de sûreté et de sécurité au cœur de tous les aspects de leurs activités.
- 2.3.3** Collaborer avec les autorités et les organismes pertinents afin de s'assurer que des plans adéquats et coordonnés d'intervention en cas d'urgence et de rétablissement après l'urgence sont mis en place et font l'objet d'exams fréquents en ce qui a trait aux accidents se produisant dans le port ou ayant une incidence directe sur les activités du port.
- 2.3.4** Appuyer la planification de l'intervention en cas d'urgence des organismes externes lorsque les ressources de l'administration portuaire peuvent servir à intervenir dans des situations d'urgence qui touchent la région dans son ensemble.





Conserver un environnement sain

But n° 3

Être un chef de file mondial parmi les ports en ce qui a trait à la gérance environnementale des terres et des eaux du port sur lesquelles il a autorité.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser vise à être un leader global en matière de durabilité du port en protégeant et en améliorant la santé et la résilience environnementales du port. D'un point de vue environnemental, la manière selon laquelle les terres du port sont utilisées physiquement détermine l'atteinte de l'objectif de l'administration portuaire dans ce domaine.

Les quelque 350 kilomètres de rivage que gère l'administration portuaire sont utilisés à de multiples fins, des activités industrielles et commerciales aux activités de loisirs et autres. En collaborant avec les clients, les utilisateurs du port, les gouvernements locaux et les groupes autochtones, l'administration portuaire est en mesure de déterminer les enjeux et les risques environnementaux posés par ces activités et de prendre des mesures afin d'éviter ou d'atténuer les répercussions potentielles.

Objectif 3.1

Contribuer à la santé écologique générale de la région en réduisant les répercussions causées par les activités du port et en protégeant, maintenant et améliorant les écosystèmes.

Orientations des politiques

- 3.1.1** Développer, promouvoir et mettre en œuvre, avec les organismes pertinents, des pratiques exemplaires et des programmes visant à protéger les écosystèmes et à améliorer le bien-être des poissons et de la faune ainsi que leurs habitats.
- 3.1.2** Éviter ou réduire au minimum les répercussions néfastes éventuelles sur la qualité de l'habitat ou, au besoin, atténuer de telles répercussions et compenser la perte d'habitat causée par le nouveau développement du port.
- 3.1.3** Appuyer la création, l'amélioration ou le rétablissement des habitats des poissons ou de la faune aux endroits appropriés situés sur le territoire de compétence de l'administration portuaire ou, en l'absence de sites appropriés, dans des emplacements situés à l'extérieur du territoire de compétence de l'administration portuaire.
- 3.1.4** Collaborer avec les organismes environnementaux, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les intervenants au développement d'initiatives environnementales et au contrôle, à la protection et à l'amélioration de milieux terrestres, maritimes et estuariens cruciaux.
- 3.1.5** Évaluer, atténuer et contrôler les effets environnementaux sur les terres, l'air et l'eau des opérations portuaires et des activités de développement.

Objectif 3.2

Réduire les émissions atmosphériques, y compris les émissions des gaz à effet de serre, et promouvoir les économies d'énergie dans le cadre des activités et du développement du port.

Orientations des politiques

- 3.2.1** Réduire les émissions atmosphériques causées par les activités du port en mettant en œuvre des pratiques exemplaires et en utilisant les meilleures technologies disponibles afin de réduire les émissions et d'améliorer la qualité de l'air à l'échelle régionale.
- 3.2.2** Favoriser les économies d'énergie et l'utilisation d'énergies à faible émission de carbone à l'appui des activités et du développement du port et contribuer à réduire les émissions atmosphériques.
- 3.2.3** Déterminer des possibilités de collaboration avec les intervenants et les organismes partenaires pour élaborer des initiatives de réduction des gaz à effet de serre et des autres émissions, et surveiller les émissions atmosphériques liées au port et la qualité de l'air et produire des rapports à ce sujet.

Objectif 3.3

Améliorer la qualité du sol et de l'eau au sein du port.

Orientations des politiques

- 3.3.1** Gérer les risques de contamination environnementale au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire à l'aide d'approches en matière d'enquête, d'assainissement et de gestion des risques pour les terrains et les sédiments qui ont été contaminés par des activités menées précédemment.
- 3.3.2** Collaborer avec les organismes, les clients du port, les groupes autochtones et les intervenants afin de contrôler et d'évaluer les utilisations du port afin d'éviter toute contamination causée par les activités portuaires, et examiner périodiquement les pratiques de contrôle et d'évaluation afin de s'assurer qu'elles correspondent aux pratiques exemplaires.
- 3.3.3** S'assurer que la qualité environnementale des eaux souterraines, des sédiments et des sols des terrains loués demeure en l'état ou est améliorée entre le moment où un site est occupé et celui où il devient vacant.
- 3.3.4** Poursuivre l'élimination des structures et des navires à l'abandon qui posent un risque en matière de sécurité ou d'environnement.
- 3.3.5** S'assurer que le développement et les travaux proposés sur les terrains du port comprennent des mesures adéquates de protection de la qualité de l'eau et respectent les pratiques exemplaires en matière de gestion des eaux pluviales.
- 3.3.6** S'assurer de la réalisation d'examens environnementaux pour tous les projets et activités physiques sur les terres et les eaux gérées par l'administration portuaire afin de déterminer l'absence de répercussions environnementales néfastes importantes.

Objectif 3.4

Promouvoir les pratiques durables en matière de conception, de construction, d'exploitation au sein du port.

Orientations des politiques

- 3.4.1** Promouvoir les pratiques d'infrastructures durables au sein du port, en s'appuyant sur les pratiques exemplaires et les normes pertinentes.
- 3.4.2** Encourager les clients du port à adopter des principes de durabilité au sein de leur prise de décisions, de leurs stratégies et de leurs activités d'une manière transparente, responsable et viable du point de vue économique.
- 3.4.3** Élaborer des lignes directrices en matière d'infrastructure durable afin de faciliter l'examen des propositions de projets sur les terres et eaux gérées par l'administration portuaire.



Favoriser des communautés florissantes

But n° 4

Veiller à ce que les activités et le développement du port contribuent de manière positive aux communautés locales et aux groupes autochtones.

Les terres et eaux du Port s'étendent sur 16 municipalités et une Première Nation signataire d'un traité dans la grande région métropolitaine de Vancouver, et elles se trouvent à l'intersection des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral. Le mandat de l'administration portuaire consiste à faciliter les échanges commerciaux dans l'intérêt des Canadiens, et nous nous sommes également engagés à tenir compte des intérêts locaux.

Les activités commerciales offrent des avantages importants au plan local, y compris des emplois directs et indirects, de l'activité commerciale, des revenus gouvernementaux et une économie forte. En plus des répercussions économiques positives liées à un port en pleine croissance, l'activité portuaire peut également offrir un accès public au rivage et répondre à d'autres besoins des collectivités locales et des groupes autochtones. L'activité portuaire peut également présenter des enjeux, comme le bruit, la congestion routière et les répercussions environnementales.

L'Administration portuaire s'efforce de répondre à ces enjeux en consultation avec les communautés environnantes et les groupes autochtones, tout en assurant la viabilité des activités du port. En dernier ressort, notre intention consiste à ce que les avantages offerts à ceux qui vivent et travaillent dans la région, à côté d'un port en pleine croissance et couronné de succès, soient plus conséquents que les répercussions néfastes.

Objectif 4.1

Obtenir des avantages économiques durables à l'échelle locale et nationale par l'intermédiaire de l'utilisation et du développement des terres et des eaux du port.

Orientations des politiques

- 4.1.1** Appuyer la création et l'expansion des activités commerciales qui offrent des activités économiques locales liées au port pour les résidents de la région métropolitaine de Vancouver.
- 4.1.2** Explorer les possibilités d'emploi et de sous-traitance au sein du port pour les peuples autochtones dont les terres cédées en vertu d'un traité ou revendiquées correspondent au territoire de compétence du port.
- 4.1.3** Maintenir le programme d'investissement communautaire selon lequel une partie du revenu net de l'administration portuaire est investi au sein des communautés locales et autochtones.

Objectif 4.2

S'assurer que des activités de loisirs et un accès à l'eau sont offerts au public au sein du territoire du port, de manière compatible avec les activités du port et la protection des poissons et de la faune.

Orientations des politiques

- 4.2.1** Appuyer la poursuite de l'utilisation des parcs au sein du port et explorer de nouvelles possibilités pour l'accès du public au rivage et les points de vue, à condition que ces possibilités n'aient pas d'incidence néfaste sur le développement et les opérations du port, créent de nouveaux risques en matière de sécurité ou aient des répercussions négatives sur les poissons et la faune.
- 4.2.2** Collaborer avec les communautés pour explorer les possibilités au sein des secteurs du port accessibles au public afin de tenir compte des utilisations traditionnelles et contemporaines des eaux et terres du port par les premiers pionniers, et de les encourager.
- 4.2.3** Gérer le développement des quais de manière à protéger l'environnement et à permettre l'utilisation par le public, et assurer la sécurité pour profiter du rivage et des zones intertidales.
- 4.2.4** Collaborer avec les groupes autochtones pour explorer les possibilités au sein des secteurs du port accessibles au public afin de tenir compte des utilisations traditionnelles, culturelles et contemporaines des eaux et terres du port par les Autochtones, et de les encourager.

Objectif 4.3

Essayer de réduire au minimum les répercussions des opérations et du développement du port sur les communautés locales et les groupes autochtones.

Orientations des politiques

- 4.3.1** S'assurer que les répercussions éventuelles liées aux nouvelles infrastructures ou aux infrastructures agrandies en matière de développement et de transport, comme le bruit, l'éclairage, la poussière, l'obstruction de la vue, les émissions et la congestion routière, sont déterminées et évitées, réduites au minimum ou atténuées de manière adéquate, en mettant en place un processus d'examen environnemental et d'examen de projet complet et détaillé qui cherche à obtenir les commentaires des communautés, des intervenants et des groupes autochtones potentiellement visés et en tient compte, et qui exige la prise de mesures adéquates et une surveillance réalisée par les promoteurs des projets.
- 4.3.2** Collaborer avec les entreprises du port, en collaboration avec les communautés environnantes et les groupes autochtones, afin de développer et de mettre en œuvre des solutions efficaces et appropriées afin de réduire au minimum les répercussions causées par leurs opérations en cours.
- 4.3.3** Élaborer des lignes directrices s'appuyant sur les pratiques exemplaires afin d'aider à déterminer la présence de sites et de dépôts archéologiques et prendre des mesures à cet égard.
- 4.3.4** S'assurer que les répercussions éventuelles des activités et du développement du port sur les ressources archéologiques sont déterminées et réduites au minimum ou atténuées d'une manière adéquate par l'intermédiaire d'un processus d'examen environnemental et d'examen de projet qui cherche à obtenir les commentaires des groupes autochtones et en tient compte.
- 4.3.5** Faire participer les gouvernements locaux, les groupes autochtones, les autres autorités d'utilisation des sols et le grand public, le cas échéant, au développement et à la mise à jour des plans d'utilisation des sols du port.





Favoriser des communautés florissantes

But n° 5

Être un chef de file en matière de communication et d'engagement en ce qui a trait à l'utilisation des terres et des eaux du port.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser accorde une grande importance à la manière dont elle collabore avec les communautés environnantes et les groupes autochtones afin de déterminer les intérêts communs et de réagir aux préoccupations relatives aux opérations et au développement du port. Nous tendons la main aux communautés et aux groupes autochtones de différentes façons, par l'appui des efforts de mobilisation des partenaires de l'industrie portuaire, par l'établissement de liens solides avec les gouvernements locaux et les groupes autochtones, et par l'investissement dans les aménagements communautaires.

Le processus d'examen environnemental et d'examen de projet de l'administration portuaire offre de nombreux moyens d'aviser et de consulter le public et les groupes autochtones en fonction de la portée des activités de développement proposées et du niveau d'intérêt à leur égard. Nous cherchons à répondre aux enjeux posés par les opérations du port et par les activités de développement proposées d'une manière proactive, raisonnable et cohérente. Dans une région en forte croissance où le développement urbain et le développement du port se côtoient, la nécessité de disposer de processus de participation solides et efficaces ne cessera de croître. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser s'est engagée à respecter un processus d'amélioration en continu sur la manière et le moment de solliciter la participation des groupes autochtones, des communautés et des intervenants à la croissance et au développement du port.

Objectif 5.1

Offrir une palette pertinente de possibilités de communication, de consultation et de participation qui s'adapte à l'échelle, à la portée, aux répercussions et à l'intérêt de la communauté relativement à l'utilisation et au développement des terres et des eaux du port.

Orientations des politiques

- 5.1.1** Fournir des renseignements à jour et accessibles au sujet des propositions de développement importantes, et viser à l'obtention d'un système rendant public l'accès aux renseignements disponibles portant sur toutes les propositions de développement faisant l'objet d'un examen.
- 5.1.2** Examiner périodiquement le processus d'examen environnemental et d'examen de projet afin de s'assurer qu'il offre des occasions adéquates de consultation et de participation des parties intéressées.
- 5.1.3** Consulter les groupes autochtones par le biais du processus d'examen environnemental et d'examen de projet de l'administration portuaire à propos des activités de développement qui peuvent potentiellement avoir une incidence néfaste sur les droits conférés par traité et les droits des peuples autochtones.
- 5.1.4** Au moment de l'achat de nouveaux terrains, suivre un processus de consultation pour recueillir les commentaires des parties intéressées et visées à propos de tout changement potentiel de la désignation de l'utilisation des sols de ces terrains, dans le but de modifier le plan d'utilisation des sols.
- 5.1.5** Déterminer les possibilités d'établir des ententes avec les gouvernements locaux et les autres autorités en matière d'utilisation des sols afin de faciliter la collaboration et la participation sur des sujets d'intérêt commun relatifs à l'utilisation et au développement des terres et des eaux situées au sein du port ou adjacentes à celui-ci.
- 5.1.6** Déterminer les possibilités d'établir des ententes avec les groupes autochtones afin de faciliter la collaboration et la participation sur des sujets d'intérêt commun relatifs à l'utilisation et au développement des terres et des eaux situées au sein du port.



Désignations du plan d'utilisation des sols

- 7.1 Politiques en matière d'utilisation des sols
- 7.2 Description des désignations de l'utilisation des sols

Notre plan d'utilisation des sols comprend huit désignations différentes de l'utilisation des terres et des eaux, et ces désignations sont appliquées à toutes les propriétés gérées par l'Administration portuaire. Chaque désignation présente une intention précise et une liste d'utilisations associées, et elle est cartographiée numériquement aux fins de clarté.

Les désignations d'utilisation des sols s'étendent généralement jusqu'au chenal de navigation à des fins administratives. Cependant, la zone maritime réellement disponible pour les activités de développement et le mouillage des navires varie, et elle peut être limitée en fonction de la profondeur de l'eau localement, des considérations en matière d'environnement et de navigation, ainsi que d'autres facteurs.

Toutes les activités de développement et les autres activités portuaires proposées au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire doivent être soumises au processus d'examen environnemental et d'examen de projet de l'administration portuaire et doivent être approuvées, et elles doivent respecter les utilisations permises en vertu de la [Loi maritime du Canada](#) et des [Lettres patentes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser](#).

Caractéristiques des désignations des terres et des eaux

Les désignations des terres et des eaux présentent les caractéristiques suivantes:

- Applicables à tous les secteurs: les désignations s'appliquent à l'ensemble des terres et des eaux situées au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire.
- Souples: les désignations indiquent l'utilisation générale d'un site, tout en précisant les autres utilisations potentielles en les classant dans les catégories suivantes : utilisation principale, utilisation secondaire et utilisation conditionnelle.
- Cartographie précise et claire: les cartes de l'utilisation des terres et des eaux s'appuient sur la cartographie des meilleurs systèmes d'information géographique disponibles au moment de l'adoption du plan d'utilisation des sols et ne sont pas basées sur des relevés propres aux sites. Des modifications aux limites des désignations sont apportées de temps en temps afin de refléter les mises à jour de la cartographie.
- Conformes au mandat de l'administration portuaire: les désignations respectent le mandat de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser conformément à la [Loi maritime du Canada](#) et aux [Lettres patentes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser](#).

7.1 Politiques en matière d'utilisation des sols

Voici les politiques qui régissent l'utilisation des terres et des eaux et qui s'appliquent à l'ensemble des secteurs au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire.



Stationnement

Le stationnement des véhicules ou des camions est autorisé dans le cadre de toutes les désignations terrestres, lorsque cela est compatible avec les utilisations principales du site, et conformément aux réglementations et lignes directrices pertinentes.



Services publics, télécommunications et atténuation des crues

Les utilisations liées aux services publics, aux télécommunications et à l'atténuation des crues sont autorisées dans le cadre de toutes les désignations, lorsque cela est compatible avec les utilisations principales du site.

- Les utilisations liées aux services publics comprennent les infrastructures des réseaux électriques, de gaz naturel, d'eau et d'assainissement.
- Les utilisations liées à l'atténuation des crues comprennent, sans toutefois s'y limiter, l'enrochement des rives, l'endiguement, la surélévation des constructions contre les inondations et les plateformes surélevées.
- Les utilisations liées aux télécommunications comprennent l'accès aux stations de base et aux autres infrastructures liées aux télécommunications.



Utilisations résidentielles existantes dans les zones intertidales et sur les sites terrestres

Il existe plusieurs empiètements résidentiels existants sur les zones intertidales et les terres de l'administration portuaire. Celle-ci utilise un mécanisme adéquat pour gérer ces empiètements et en tenir compte, conformément aux [Lettres patentes](#).



Quais à usage récréatif

Les [quais à usage récréatif](#) (unique ou partagé) peuvent être autorisés dans le cadre de la désignation des eaux du port et dans certains autres emplacements au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire, et ils doivent être associés à une utilisation résidentielle du site terrestre connexe ou à l'approbation du propriétaire du site terrestre connexe. Tous les quais à usage récréatif doivent faire l'objet d'un examen au cas par cas et respecter les politiques et les lignes directrices de l'administration portuaire en matière de quai à usage récréatif. L'administration portuaire tiendra également compte des politiques pertinentes en vigueur de la municipalité sur laquelle se trouve le site terrestre connexe.

Définitions des utilisations

Il existe plusieurs catégories d'utilisation au sein de chaque désignation:

Utilisation principale

Une utilisation considérée comme l'utilisation principale et ciblée au sein d'une désignation précise.

Utilisation secondaire

Une utilisation qui peut être considérée, le cas échéant, sur des sites particuliers, en appui à l'utilisation principale.

Utilisation conditionnelle

Une utilisation pouvant être autorisée selon des conditions ou des politiques particulières ou de manière temporaire. Il revient à l'administration portuaire de déterminer l'adéquation de toutes les utilisations conditionnelles dans un contexte donné.



Maisons flottantes

Aucune nouvelle demande pour une maison flottante ne sera considérée au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire sur le fleuve Fraser, sauf si les conditions suivantes sont respectées:

- Au sein d'un emplacement de maison flottante visé par un permis ou immédiatement adjacent
- En remplacement d'une maison flottante existante
- Nouvelle maison flottante qui permet de respecter le nombre autorisé combiné de maisons flottantes précisé dans les [Lettres patentes](#) et les politiques ou lignes directrices de l'administration portuaire qui s'appliquent



Transports

Les infrastructures de transport sont autorisées dans le cadre de toutes les désignations de l'utilisation des sols, sur une base permanente ou temporaire, lorsque cela est compatible avec les utilisations principales du site ou les utilisations prévues pour le site. Les nouvelles infrastructures doivent respecter toutes les réglementations et normes sur les transports qui s'appliquent au sein de l'administration portuaire, ainsi que prendre en compte les politiques, lignes directrices et conceptions applicables des autorités routières et ferroviaires connexes. Les infrastructures de transport nouvelles ou mises à jour au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire doivent généralement satisfaire aux exigences suivantes:

- Appuyer les buts, objectifs et orientations des politiques précisés dans le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Favoriser le développement ordonné et efficace des terres du port à long terme afin d'appuyer les priorités en matière d'échanges commerciaux du Canada
- Assurer la capacité à long terme de gérer de manière efficace le trafic ferroviaire et routier lié au port



7.2 Description des désignations de l'utilisation des sols

Chacune des désignations de l'utilisation des sols est décrite ci-après. Cela comprend les désignations relatives aux utilisations terrestres et maritimes. Les utilisations principales et conditionnelles associées à ces désignations sont précisées à la [Figure 8](#).

Terminaux portuaires

Les secteurs de terminaux portuaires désignent principalement les terminaux en eau profonde et les terminaux fluviaux qui traitent une multitude de marchandises, y compris les automobiles, les marchandises diverses, le vrac solide, le vrac liquide et les conteneurs, ainsi que les passagers des navires de croisière. Cela comprend les utilisations principales liées aux échanges commerciaux appuyant le transport maritime, le transport des marchandises et des passagers, la manutention des marchandises, entre autres. Les utilisations secondaires comprennent les bureaux, les zones d'entreposage, les installations des gardiens et les autres utilisations nécessaires à l'appui des utilisations principales.

Entreposage des billes et mouillage des barges

Les secteurs d'entreposage des billes et mouillage des barges sont principalement utilisés pour l'entreposage des billes, le mouillage des barges et les activités connexes.

Eaux portuaires

Les secteurs des eaux portuaires sont principalement désignés pour les activités de transport maritime, de navigation et de mouillage dans les eaux libres et les zones intertidales adjacentes aux terrains du port et aux terrains n'appartenant pas au port.

Secteurs industriels

Les secteurs industriels désignent principalement les activités industrielles légères à intenses qui appuient les opérations portuaires et les services de soutien maritime, y compris l'expédition, le transport et la manutention des marchandises, et dans certains cas la fabrication. Les utilisations principales peuvent comprendre les rails de triage intermodal, les entrepôts, les installations d'entreposage des conteneurs, les installations de transbordement, et les activités d'entretien des navires et de mouillage des barges. Les utilisations secondaires comprennent les bureaux, les zones d'entreposage, les installations des gardiens et les autres utilisations nécessaires à l'appui des utilisations principales.

Secteurs récréatifs

Les secteurs récréatifs désignent principalement les utilisations récréatives par le public, comme les parcs et les plateformes d'observation.

Zones d'étude particulières

Les zones d'étude particulières correspondent à des secteurs pour lesquels des études et des activités de consultation et de planification supplémentaires doivent être menées afin de déterminer leur utilisation future qui donnera lieu à une modification du plan d'utilisation des sols. Jusqu'à ce qu'une analyse ultérieure soit réalisée, les utilisations actuelles demeurent inchangées.

Secteurs commerciaux

Les secteurs commerciaux désignent principalement les activités commerciales liées aux services de soutien maritime ou portuaire, les activités liées au tourisme, le transport des passagers et la manutention et l'entreposage des marchandises. Les utilisations principales peuvent comprendre les ports de plaisance, les terminaux pour hydravions, les entrepôts et les entreprises liées au tourisme. Les utilisations secondaires comprennent les bureaux, les zones d'entreposage, les installations des gardiens et les autres utilisations nécessaires à l'appui des utilisations principales.

Conservation

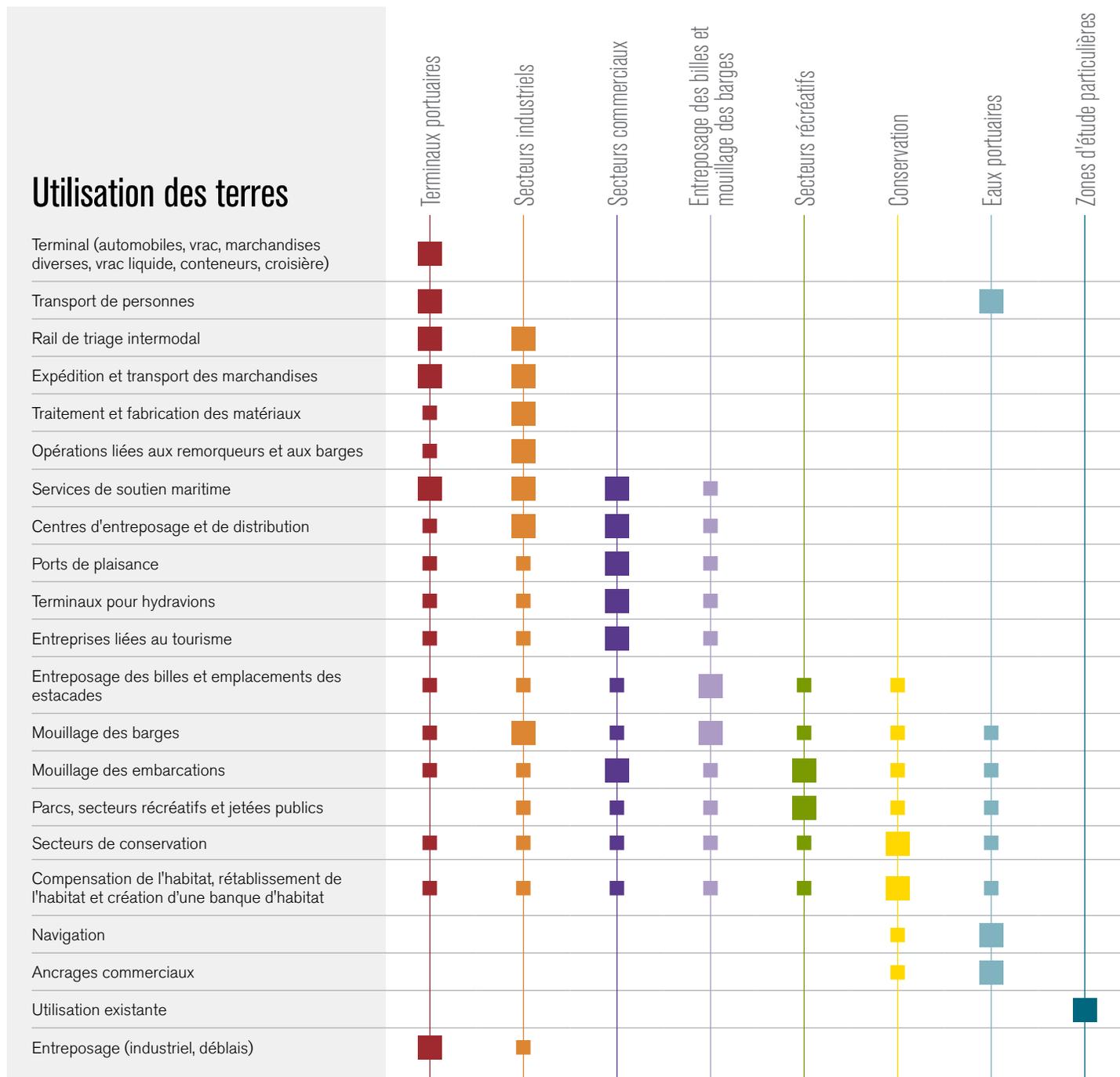
Les secteurs de conservation désignent principalement les activités de conservation, d'amélioration, de restauration des habitats, de compensation de l'habitat et les activités de création d'une banque d'habitat ou les utilisations similaires. Ces secteurs peuvent être accessibles au public. Ces secteurs sont généralement protégés des activités de développement.

Utilisations principales et conditionnelles

Figure 8

La figure suivante présente les utilisations principales et conditionnelles associées à chacune des désignations de l'utilisation des sols. À noter que la figure ne présente pas une liste exhaustive de l'ensemble des activités potentielles qui peuvent être envisagées dans le cadre du présent plan d'utilisation des sols au sein d'une désignation donnée.

- Utilisations principales
- Utilisations conditionnelles



Secteurs de planification

- 8.1 Rive sud de Burrard Inlet
- 8.2 Rive nord de Burrard Inlet
- 8.3 Indian Arm
- 8.4 Passages intérieurs du fleuve Fraser
- 8.5 Partie centrale du fleuve Fraser
- 8.6 Roberts Bank
- 8.7 Bras nord, sud et central du fleuve Fraser



Les terres et eaux du territoire de compétence de l'administration portuaire sont organisées sous la forme de sept secteurs de planification en fonction de critères géographiques et des activités liées au port. Les désignations de l'utilisation décrites sur les figures suivantes des secteurs de planification sont conçues pour indiquer la distribution générale des utilisations des sols dans chaque secteur, et elles ne visent pas à indiquer les désignations d'utilisation des sols de chaque site en particulier.

➤ Des cartes détaillées du plan d'utilisation des sols sont disponibles sur le [site Web de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser](#).

Secteurs de planification

Figure 9

➤ Des cartes détaillées des secteurs de planification sont disponibles sur le [site Web de l'administration portuaire](#).

➤ Cartes de planification par secteur:

[Secteur de planification n° 1:
Rive sud de Burrard Inlet](#)

[Secteur de planification n° 2:
Rive nord de Burrard Inlet](#)

[Secteur de planification n° 3:
Indian Arm](#)

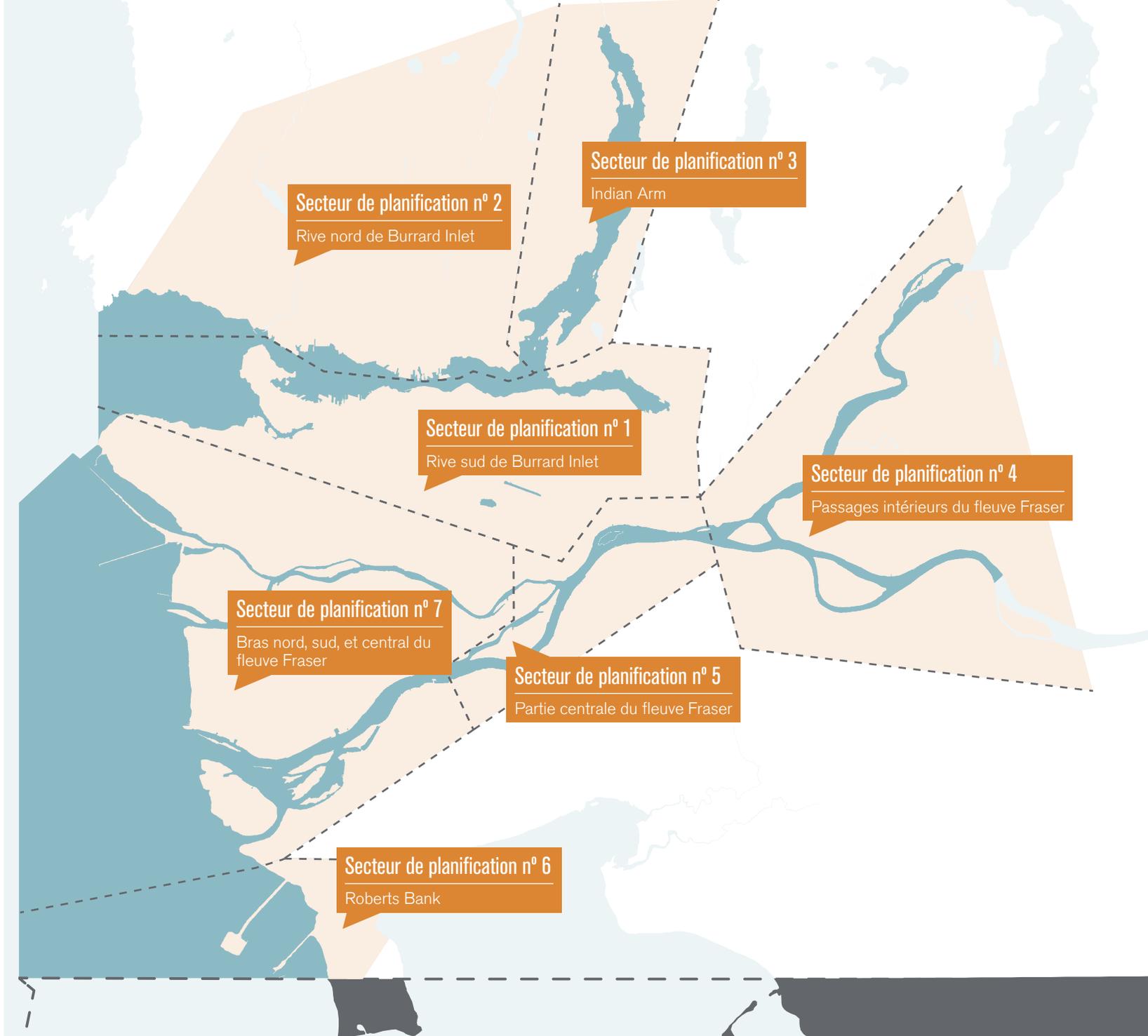
[Secteur de planification n° 4:
Passages intérieurs du fleuve Fraser](#)

[Secteur de planification n° 5:
Partie centrale du fleuve Fraser](#)

[Secteur de planification n° 6:
Roberts Bank](#)

[Secteur de planification n° 7:
Bras nord, sud et central du
fleuve Fraser](#)

➤ Cliquez sur chaque secteur de planification sur la carte pour



8.1 Secteur de planification n° 1: Rive sud de Burrard Inlet

Le secteur de planification de la rive sud de Burrard Inlet s'étend du parc Stanley à Vancouver au bras Port Moody à Port Moody. Il borde les municipalités de Vancouver, Burnaby et Port Moody, ainsi que les terres de la réserve de la Première Nation Squamish. Il comprend également le sous-secteur des terrains portuaires de Vancouver-Est, qui s'étend de la route Victoria à la route Boundary, et de la rue Commissioner à la rue McGill à Vancouver. Ce sous-secteur possède son propre plan de secteur qui contient des politiques spécifiques relatives au développement du port.

En 2019, les locataires du secteur de planification de la rive sud de Burrard Inlet ont vu transiter plus de 34,6 millions de tonnes métriques de marchandises et plus d'un million de croisiéristes. Les [principaux terminaux](#) comprennent Canada Place, Centerm, Lantic Inc., Alliance Grain Terminal, Vanterm, West Coast Reduction, Cascadia, Parkland, Shellburn, Westridge Marine, Suncor Energy–Burrard Products, Pacific Coast, et IOCO. Tous ensemble, ces terminaux font transiter des croisiéristes, des conteneurs, du vrac solide, du vrac liquide et des marchandises diverses.

Le secteur est relié au principal corridor de Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée (CFCP), avec un accès aux réseaux de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et Burlington Northern Santa Fe Railway (BNSF), ainsi qu'aux routes régionales empruntées par les camions à destination du reste du Canada.

La rive sud compte des activités industrielles et commerciales, des opérations d'hydravions, des ancrages et plusieurs utilisations récréatives et de conservation, ainsi que des parcs au bord de l'eau.

La proximité des secteurs résidentiels par rapport aux activités liées au port, ainsi que la transformation d'anciens terrains à usage industriel en terrains non industriels entraîne de potentiels conflits entre les utilisations liées au port et les utilisations non industrielles. Les solutions envisagées requièrent une planification minutieuse et une collaboration entre l'administration portuaire et les municipalités adjacentes et les groupes autochtones.



Principales caractéristiques

- Chenal de navigation pour le transport hauturier et l'un des principaux secteurs commerciaux du port
- Les investissements actuels et prévus dans les infrastructures ferroviaires et routières devraient améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les effets du bruit des trains et de la circulation auprès de la communauté



Utilisations actuelles et prévues

- Croissance continue des utilisations liées au port dans tous les secteurs de marchandises, particulièrement en ce qui concerne les conteneurs, le vrac solide et les marchandises diverses, ainsi que les utilisations industrielles
- Intensification probable des utilisations industrielles liées au port sur les sites existants



Investissements en matière d'infrastructure, de développement et d'habitat

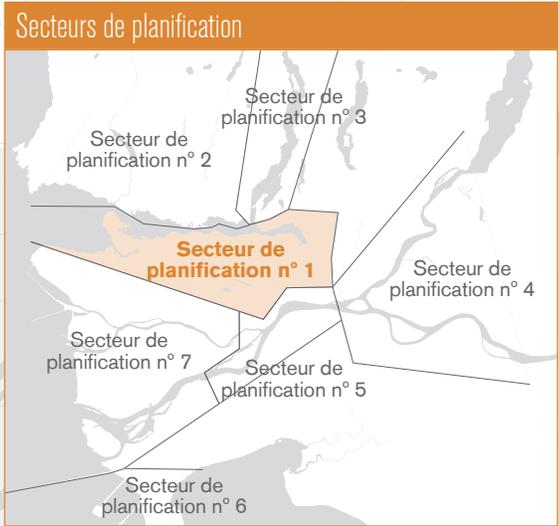
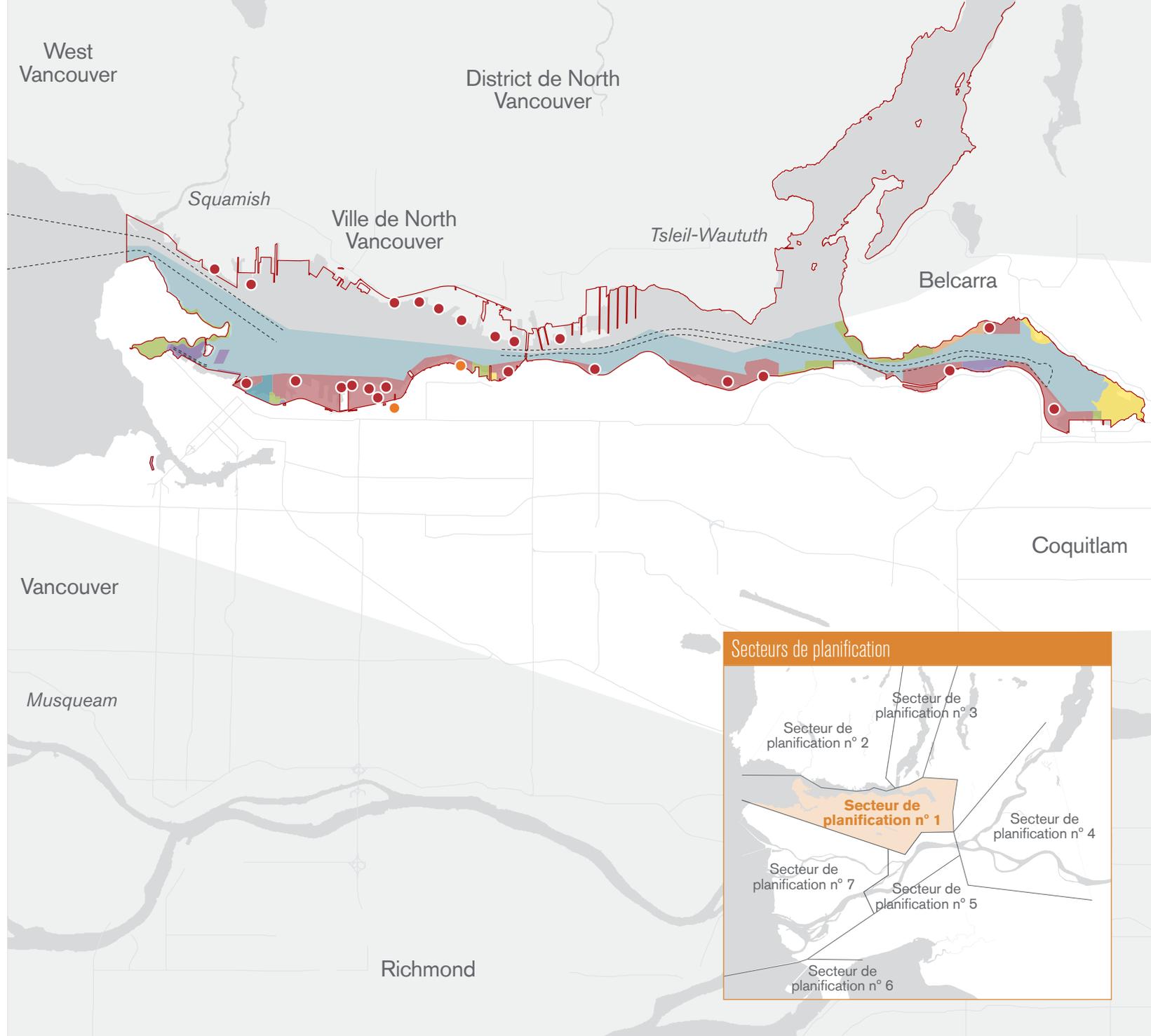
- Projet d'agrandissement du terminal Centerm
- Projet de mise à niveau et d'agrandissement du terminal Westridge Marine
- Projet de reconstruction par Columbia Containers
- Élaboration d'un cadre de planification pour Central Waterfront
- Optimisation du terminal de croisières de Canada Place
- Projet de corridor de la rive sud (structure en hauteur au niveau de la rue Stewart)
- Projet d'accès à la rive sud
- Projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire au niveau de la rue Commissioner
- Amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby
- Agrandissement de la capacité de CP Rail

Secteur de planification n° 1: Rive sud de Burrard Inlet

Figure 10

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

- Désignations de l'utilisation des sols:
- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et mouillage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulières



8.2 Secteur de planification n° 2: Rive nord de Burrard Inlet

Le secteur de planification de la rive nord de Burrard Inlet s'étend du secteur situé au sud-est du parc Ambleside à West Vancouver jusqu'au parc Cates/Whey-ah-Wichen dans le district de North Vancouver. Il borde le district de West Vancouver, la ville de North Vancouver, le district de North Vancouver, ainsi que les terres de la réserve des Premières Nations Squamish et Tsleil-Waututh.

Le secteur de planification de la rive nord de Burrard Inlet s'étend du secteur situé au sud-est du parc Ambleside à West Vancouver jusqu'au parc Cates/Whey-ah-Wichen dans le district de North Vancouver. Il borde le district de West Vancouver, la ville de North Vancouver, le district de North Vancouver, ainsi que les terres de la réserve des Premières Nations Squamish et Tsleil-Waututh.

Les [principaux terminaux](#) comprennent Vancouver Wharves, Fibreco, Seaspans, Richardson International, Cargill, Neptune Bulk, G3 Terminal Vancouver, Lynnterm, Univar Canada et Chemtrade Chemicals. Tous ensemble, ces terminaux font transiter des marchandises spécialisées liées à un projet, du vrac solide, du vrac liquide et des marchandises diverses, tandis que le terminal Seaspans offre différents services maritimes, dont des activités de construction navale. Le secteur comprend une ligne de chemin de fer principale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN).

La proximité des secteurs résidentiels par rapport aux activités liées au port ainsi que la transformation d'anciens terrains à usage industriel en terrains non industriels entraîne de potentiels conflits entre les utilisations liées au port et les utilisations non industrielles. Les solutions envisagées requièrent une planification minutieuse et une collaboration entre l'administration portuaire et les municipalités adjacentes et les groupes autochtones.



Principales caractéristiques

- Chenal de navigation pour le transport hauturier et l'un des principaux secteurs commerciaux du port
- Passerelle d'exportation essentielle vers la région Asie-Pacifique



Utilisations actuelles et prévues

- Croissance continue des utilisations liées au port dans tous les secteurs de marchandises représentés sur la rive nord, particulièrement en ce qui concerne le vrac solide et liquide et les marchandises diverses
- Intensification à l'avenir probable des utilisations industrielles liées au port sur les sites existants



Investissements en matière d'infrastructure, de développement et d'habitat

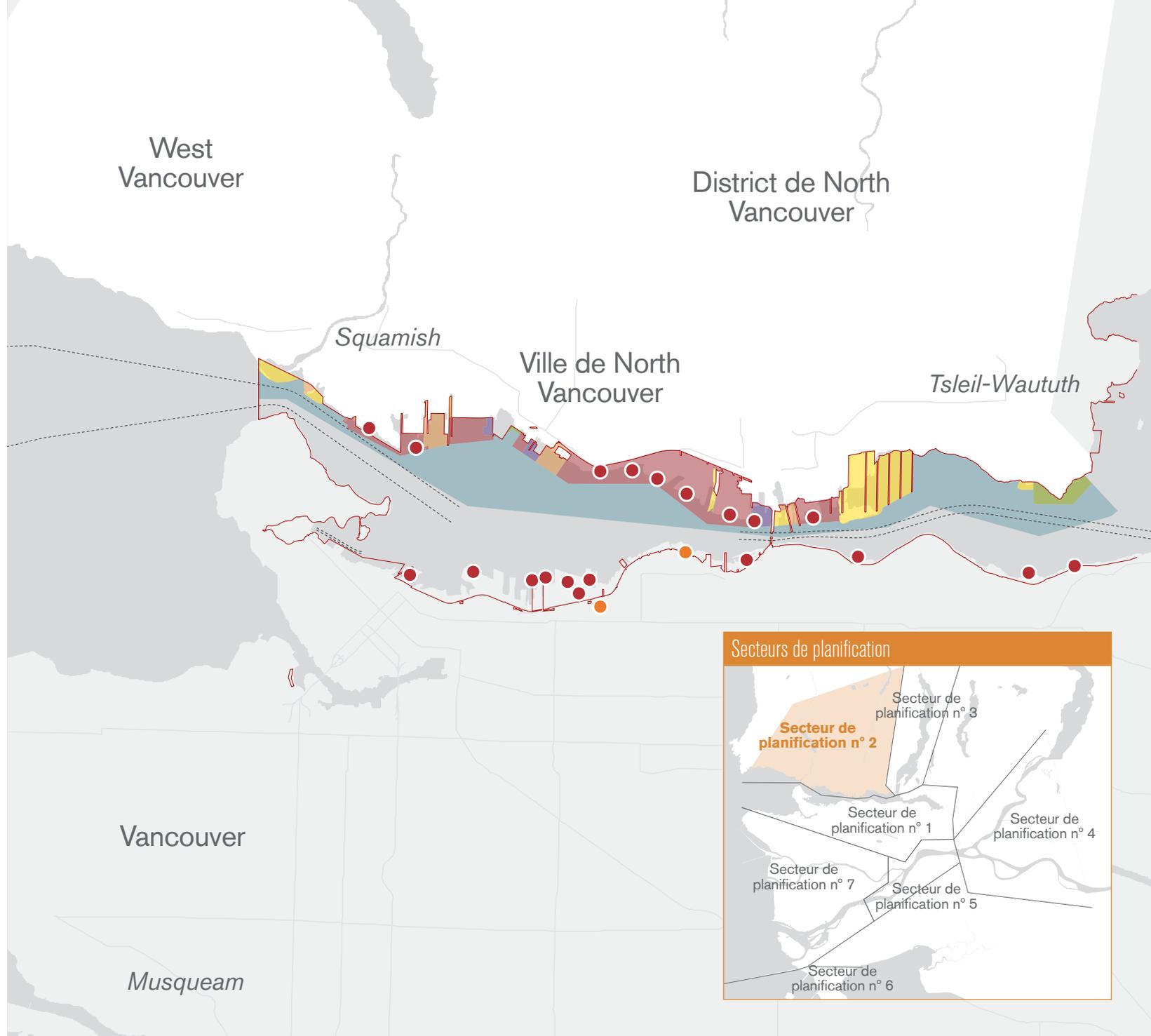
- Projet de terminal céréalier G3
- Projet d'augmentation de la capacité de manutention du charbon de Neptune Bulk Terminals (projet Allison)
- Mises à niveau du terminal Lynnterm
- Projet d'amélioration de la route Low Level
- Projet de passage inférieur sous la route Mountain
- Pont ferroviaire Lynn Creek
- Passage inférieur sous l'avenue Brooksbank
- Projet de restauration marine de Maplewood
- Projet de capacité d'entreposage des céréales par Richardson International

Secteur de planification n° 2: Rive nord de Burrard Inlet

Figure 11

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

- Désignations de l'utilisation des sols:
- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et mouillage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulières



8.3 Secteur de planification n° 3: Indian Arm

Le secteur de planification d'Indian Arm s'étend du parc Cates/Whey-ah-Wichen dans le district de North Vancouver à l'estuaire d'Indian Arm. Le secteur borde le district de North Vancouver, les villages de Belcarra et d'Anmore, la ville de Port Moody, la circonscription électorale A et les terres de la réserve de la Première Nation Tsleil-Waututh.

Depuis des temps immémoriaux, ce territoire a accueilli le peuple de la Première Nation Tsleil-Waututh. En tant qu'importante source d'alimentation marine et principal corridor pour le commerce et les déplacements, Indian Arm a accueilli plusieurs villages de la Première Nation Tsleil-Waututh, y compris təmtəmixʷtən (Belcarra), Say-um-it-ton, un village sans nom à Deep Cove, et Inlailawatash au niveau de l'estuaire de la rivière Indian.

La plupart des terres bordant le rivage d'Indian Arm appartiennent à des parcs locaux, régionaux et provinciaux. Cela comprend le parc Cates/Whey-ah-Wichen et Say Nuth Khaw Yum (parc provincial Indian Arm). Dans la langue hənqəminəmə des Salish du littoral parlée par le peuple de la Première Nation Tsleil-Waututh, Whey-ah-Wichen signifie "face au vent" et Say Nuth Khaw Yum tient son nom d'un serpent qui élit domicile dans le fjord.



Principales caractéristiques

- Fjord naturel caractérisé par ses eaux profondes, ses pentes maritimes abruptes et ses forêts non développées sur le bord du rivage.
- La majorité des terres bordant le rivage appartiennent au parc Cates/Whey-ah-Wichen, au parc du Patrimoine Say Nuth Khaw Yum (parc provincial Indian Arm) et au parc régional Thwaytes Landing et təmtəmixʷtən (Belcarra).



Utilisations actuelles et prévues

- Les utilisations existantes comprennent des installations résidentielles de mouillage, des ports de plaisance et des jetées publiques.
- Les futures utilisations liées au port vont probablement demeurer limitées, et comprendre principalement un mélange d'utilisations commerciales, récréatives et de conservation.
- Indian Arm relève toujours d'une importance capitale pour le peuple de la Première Nation Tsleil-Waututh, en plus de constituer une source d'alimentation marine de premier plan. La Nation participe activement à la surveillance de la qualité de l'eau et de sédiments, à l'amélioration de l'habitat et aux programmes de rétablissement au sein d'Indian Arm et des bassins versants des terres avoisinantes.

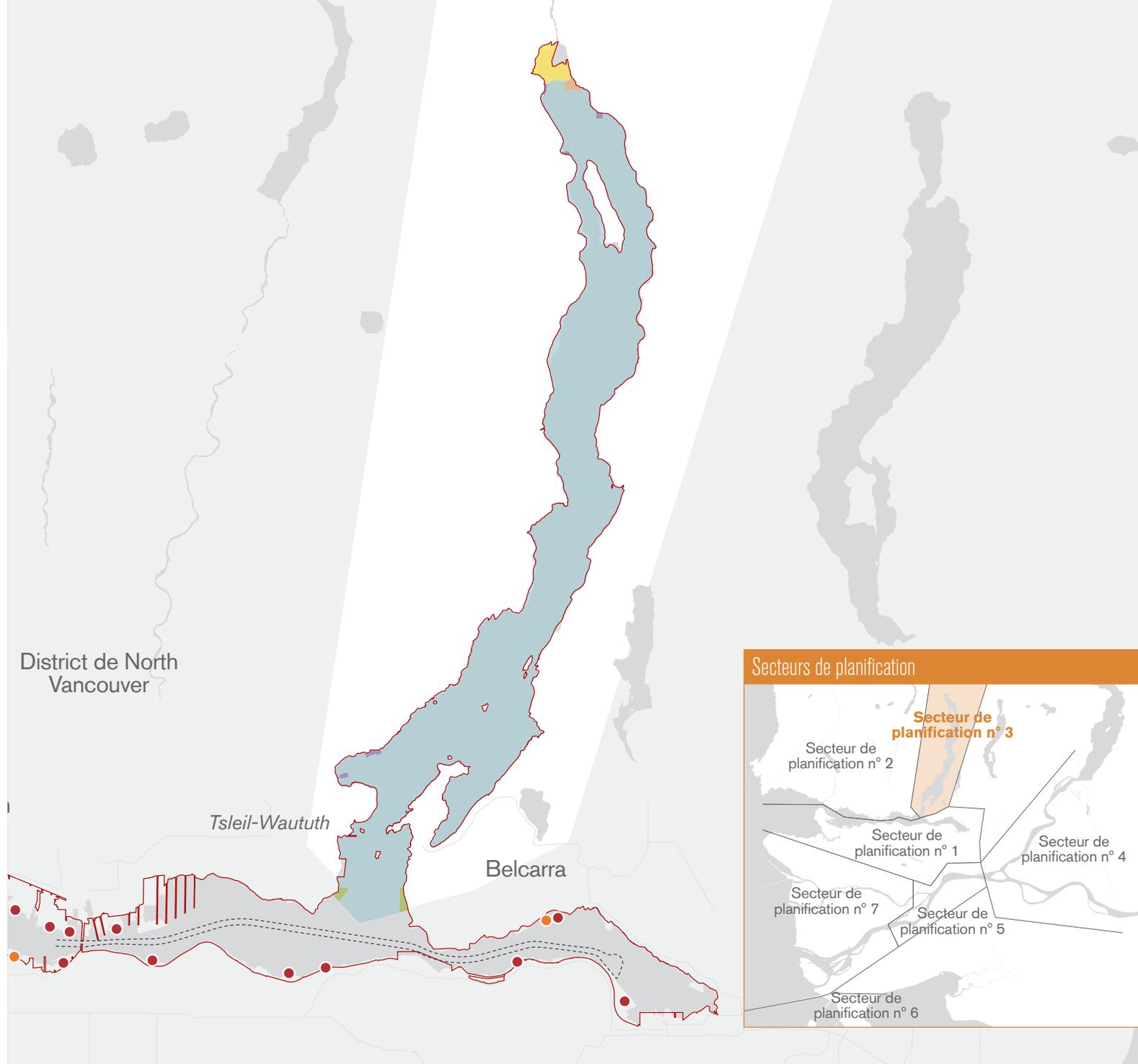
L'administration portuaire poursuivra ses travaux avec la Première Nation Tsleil-Waututh afin de mettre au point une vision et un cadre communs pour collaborer en ce qui concerne des programmes et initiatives majeurs pour Indian Arm.

Secteur de planification n° 3: Indian Arm

Figure 12

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

- Désignations de l'utilisation des sols:
- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et mouillage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulières



8.4 Secteur de planification n° 4: Passages intérieurs du fleuve Fraser

Le secteur de planification des passages intérieurs du fleuve Fraser s'étend de l'extrémité est du pont Port Mann à la rivière Pitt et au ruisseau Kanaka à Maple Ridge. Le secteur borde les municipalités de Port Coquitlam, Pitt Meadows et Surrey, le canton de Langley, le district de Maple Ridge et les terres de la réserve de la Première Nation Katzie.

Le secteur est principalement utilisé pour le transport des produits forestiers, y compris les billes et les copeaux de bois destinés au marché national. Les autres produits forestiers comprennent le bois d'œuvre, la pâte et le papier, qui sont transportés dans des conteneurs ou sous la forme de marchandises diverses au sein d'autres terminaux.



Principales caractéristiques

- Comprend des chenaux de navigation utilisés pour la navigation nationale et locale



Utilisations actuelles et prévues

- Principalement le stockage des billes et les utilisations industrielles, commerciales, récréatives et de conservation
- Les futures utilisations liées au port vont probablement comprendre encore le même ensemble d'utilisations.



Investissements en matière d'infrastructure, de développement et d'habitat

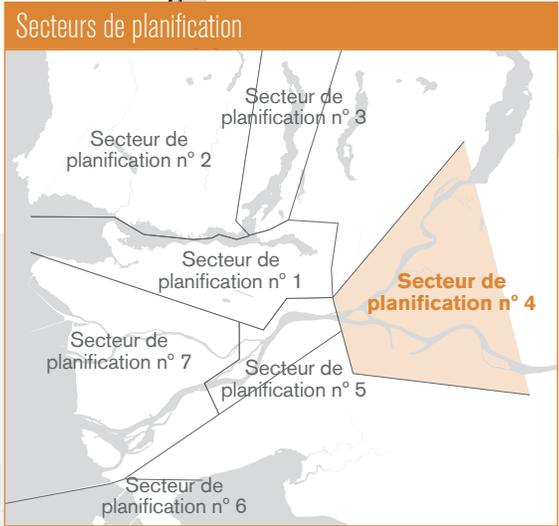
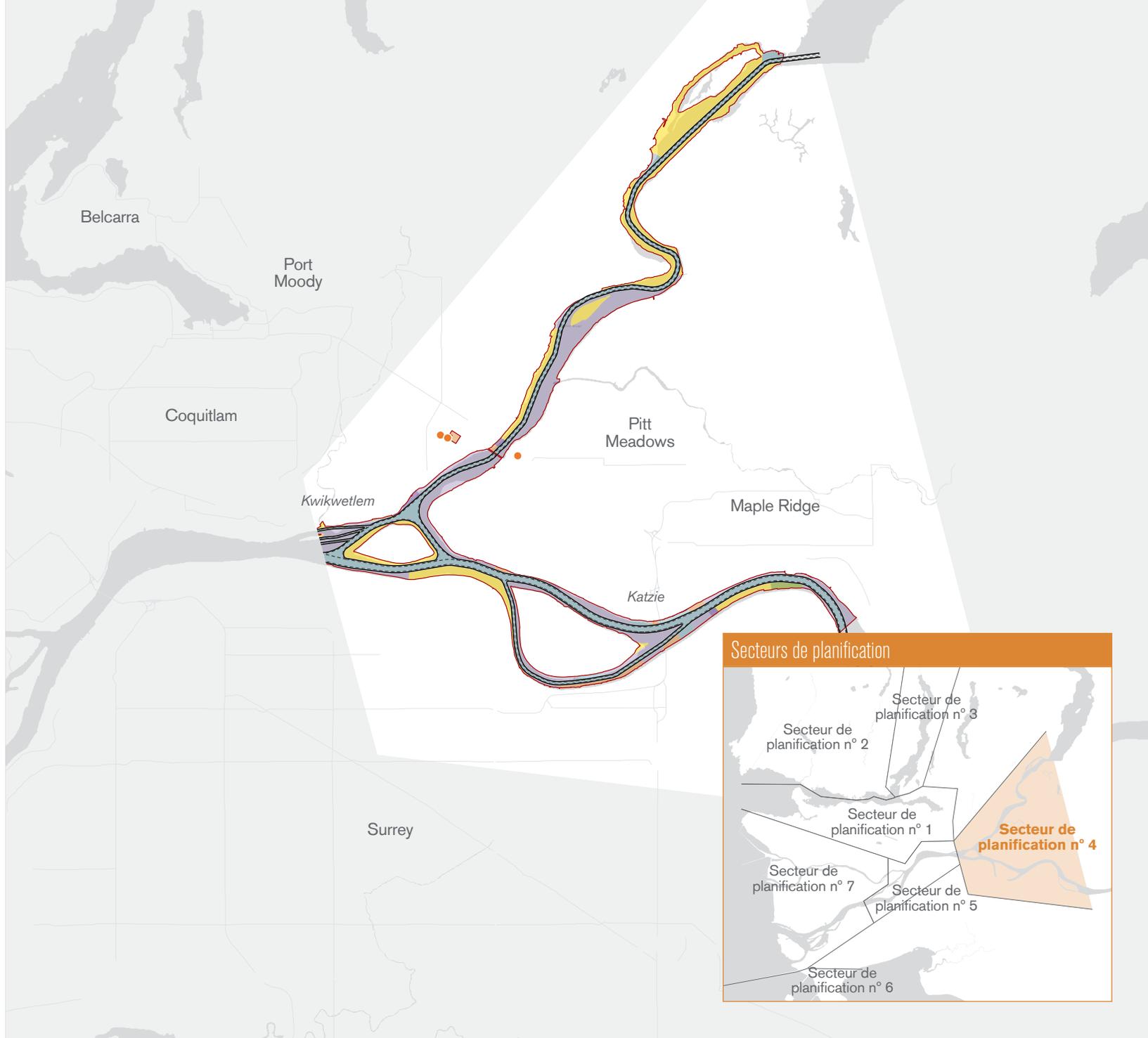
- Projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire au niveau de la route Pitt Meadows
- Projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Coquitlam
- Projet d'amélioration du passage à niveau de la rue Westwood

Secteur de planification n°4: Passages intérieurs du fleuve Fraser

Figure 13

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

- Désignations de l'utilisation des sols:
- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et moullage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulières



8.5 Secteur de planification n° 5: Partie centrale du fleuve Fraser

Le secteur de planification de la partie centrale du fleuve Fraser s'étend à partir d'environ 3 kilomètres au sud-ouest du pont Alex Fraser sur le passage Sud jusqu'à l'ouest du pont Port Mann. Il s'agit du principal secteur d'activités portuaires sur le fleuve Fraser. Le secteur borde les municipalités de Richmond, Delta, New Westminster, Surrey et Coquitlam. La limite occidentale du secteur de planification correspond au lit provincial du fleuve Fraser.

Les [principaux terminaux](#) le long du bras central du fleuve Fraser comprennent DP World Fraser Surrey et Annacis Auto Terminal. DP World Fraser Surrey prend en charge différents produits en vrac et marchandises diverses, ainsi que des conteneurs, et Annacis Auto Terminal, situé sur l'île Annacis à Delta, se spécialise dans les automobiles. Le secteur comprend une ligne de chemin de fer principale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN).

Alors que la croissance potentielle est limitée dans les secteurs de planification de la rive sud et de la rive nord de Burrard Inlet, il est possible de développer davantage de zones intertidales et de terrains au bord du rivage dans le secteur de planification n° 5 afin de prendre en charge les activités liées au port.

À l'instar d'autres secteurs du port, le secteur de planification de la partie centrale du fleuve Fraser fait face à la transformation d'anciens terrains à usage industriel en terrains résidentiels et non industriels. Cela peut entraîner une augmentation des conflits potentiels entre les utilisations liées au port et les utilisations non industrielles au sein de la communauté. Les solutions envisagées requièrent une planification minutieuse et une collaboration entre l'administration portuaire et les municipalités adjacentes et les groupes autochtones.



Principales caractéristiques

- Chenal de navigation commerciale jusqu'à DP World Fraser Surrey



Utilisations actuelles et prévues

- Diverses utilisations industrielles et commerciales liées au port, comme le mouillage des barges, la réparation des navires, la construction navale, les ports de plaisance, les installations de ravitaillement en carburant, l'entreposage des billes et les activités commerciales liées au fleuve.
- Les utilisations de conservation et récréatives existent à différents endroits.
- Continuera à être le principal centre pour l'expédition et le transport des marchandises sur le fleuve Fraser
- Une intensification supplémentaire des utilisations est attendue dans tous les secteurs.
- Il se peut que davantage de zones intertidales et de terrains situés à proximité du rivage soient développés afin de prendre en charge les activités portuaires.



Investissements en matière d'infrastructure, de développement et d'habitat

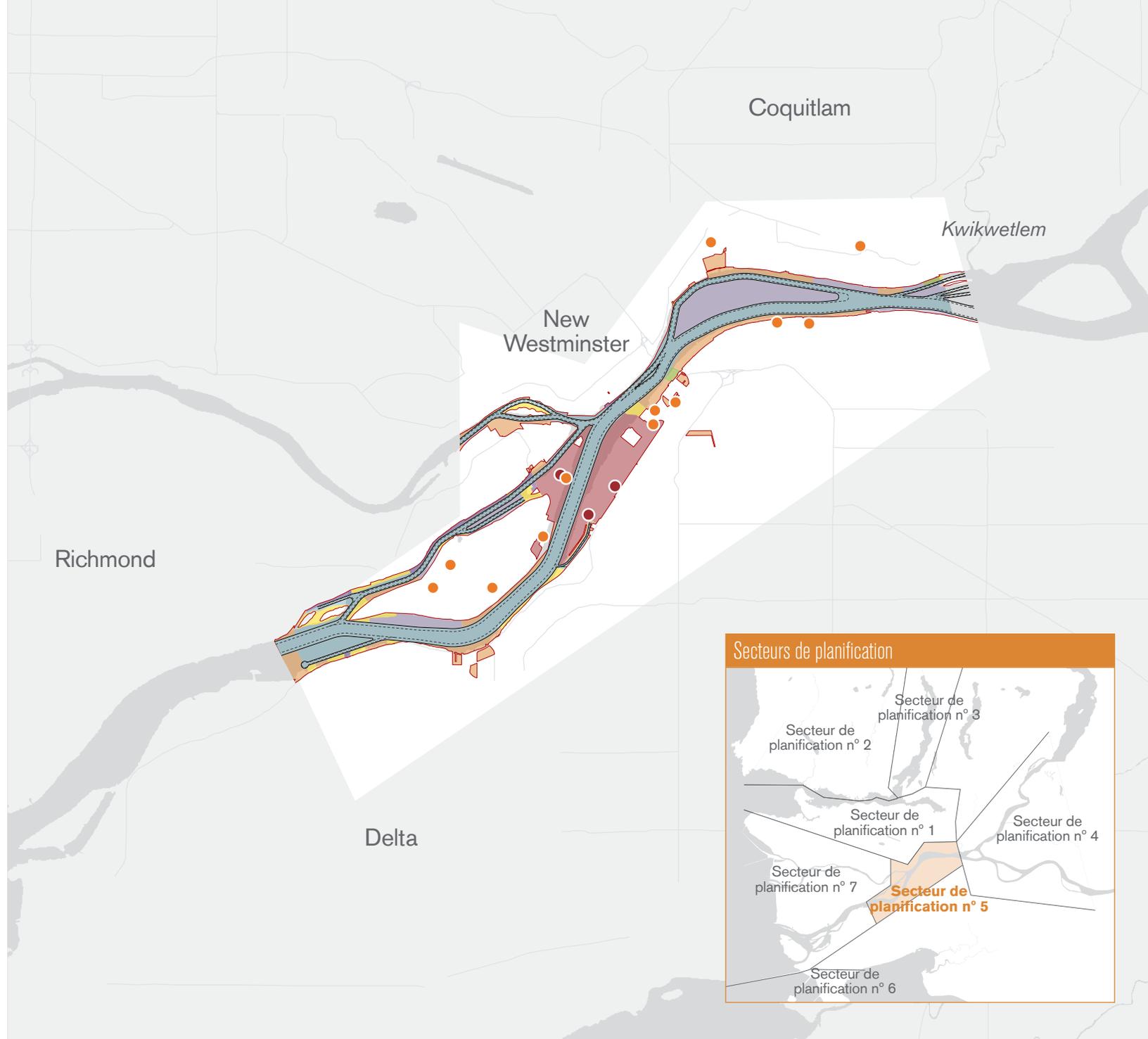
- Projet d'installation d'exportation de céréales de Fraser Grain Terminal
- Projet de remplacement du pont Pattullo
- Projet d'amélioration des infrastructures de transport de Fraser Surrey Port Lands
- Projet de mise à niveau de l'autoroute 91/17 (Sunbury-Nordel)

Secteur de planification n° 5: Partie centrale du fleuve Fraser

Figure 14

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

- Désignations de l'utilisation des sols:
- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et moullage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulières



8.6 Secteur de planification n° 6: Roberts Bank

Le secteur de planification de Roberts Bank s'étend de la zone intertidale de Delta et des terres de la Première Nation Tsawwassen jusqu'au détroit de Georgia.

Les terres de l'administration portuaire dans ce secteur comprennent un terrain artificiel de 105 hectares et une digue construits à l'origine par le gouvernement fédéral dans les années 1960, puis agrandis dans les années 1980, avant que l'administration portuaire procède à un nouvel agrandissement en 2009 avec le projet d'un troisième poste à quai à Deltaport.

Les [principaux terminaux](#) à Roberts Bank comprennent Deltaport et Westshore. En 2019, plus de 43 millions de tonnes métriques de conteneurs et de marchandises en vrac ont transité par Roberts Bank. Les terminaux sont desservis par la BCRC, via le chemin Deltaport à Delta. Ils sont également desservis par un réseau de routes lié aux principales autoroutes régionales, nationales et américaines.

Le secteur de planification de Roberts Bank anticipe une forte croissance au cours des 20 prochaines années. La stratégie à long terme consiste à mener à bien des projets afin d'anticiper la croissance prévue de la demande en capacité pour les conteneurs par une série d'améliorations des terminaux et des réseaux ferroviaire et routier. Ce secteur de planification comprend également la proposition d'un nouveau terminal à conteneurs, appelé projet du terminal 2 à Roberts Bank, qui pourrait augmenter de manière significative la capacité de conteneurs pour répondre à l'augmentation prévue de la demande.



Principales caractéristiques

- Terrain artificiel de 105 hectares et digue
- Desservi par un système de routes et de voies ferrées qui le connecte aux principaux réseaux d'autoroutes régionaux, nationaux et américains.



Utilisations actuelles et prévues

- Comprend la plus grande installation de vrac du Port de Vancouver et la plus grande installation de conteneurs du Canada
- Emplacement d'une proposition de nouveau terminal de conteneurs



Investissements en matière d'infrastructure, de développement et d'habitat

- Projet de reconfiguration de triage intermodal de Global Container Terminal (GCT)
- Passage supérieur au-dessus de la 232e rue
- Aire de transit des camions à Deltaport
- Projet concernant la zostère marine à Tsawwassen
- Projet du Terminal 2 à Roberts Bank

Secteur de planification n° 6: Roberts Bank

Figure 15

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

- Désignations de l'utilisation des sols:
- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et mouillage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulière



8.7 Secteur de planification n° 7: Bras nord, sud et central du fleuve Fraser

Le secteur de planification des bras nord, sud (également appelé bras principal) et central du fleuve Fraser s'étend de la jetée North Arm et Sturgeon Bank à l'extrémité nord de la route Boundary à New Westminster, et de Sand Heads à l'est de l'île Tilbury. Il borde l'Université de la Colombie-Britannique (UBC), l'aéroport international de Vancouver (YVR), les municipalités de Vancouver, Richmond, Burnaby, Delta et New Westminster, ainsi que les terres de la réserve de la bande de Musqueam.

L'administration portuaire conserve la juridiction de navigation dans ce secteur de planification et détient plusieurs propriétés près du rivage afin d'appuyer les activités liées aux échanges commerciaux dans le bras nord, une partie du bras sud et le bras central du fleuve Fraser.

Les [principaux terminaux](#) dans le secteur des bras nord, sud et central du fleuve Fraser comprennent le terminal Richmond Auto Terminal. Ce secteur comprend également le réseau logistique de Richmond, un secteur industriel qui présente un excellent accès aux réseaux de transport par l'intermédiaire de la voie ferrée du CN, du fleuve Fraser, des artères et des autoroutes principales. Le réseau logistique de Richmond présente les volumes d'activité des camions porte-conteneurs parmi les plus élevés et les plus denses de la région. Ce secteur de planification comprend des terminaux en mesure de prendre en charge une augmentation importante de l'activité commerciale.

Ce secteur forme un centre logistique et de distribution situé dans un lieu stratégique, ce qui est important pour le déplacement efficace des marchandises à destination et en provenance des quatre terminaux à conteneurs de la vallée du bas Fraser (Deltaport, Vanterm, Centerm et DP World Fraser Surrey).



Principales caractéristiques

- Grande proximité de l'Aéroport international de Vancouver (YVR)
- Comprend le réseau logistique de Richmond, un secteur industriel de 283 hectares (700 acres)
- L'un des secteurs industriels les plus importants du Lower Mainland en termes de distribution et de logistique



Utilisations actuelles et prévues

- Ensemble d'utilisations industrielles et de terminaux portuaires à l'heure actuelle, plus d'autres utilisations
- Intensification probable des utilisations liées au port sur les sites existants



Investissements en matière d'infrastructure, de développement et d'habitat

- Projet de livraison de carburant à l'aéroport de Vancouver
- Projet d'entrepôt de distribution de Spire
- Projet d'améliorations des routes Portside/Blundell

Secteur de planification n° 7: Bras nord, sud et central du fleuve Fraser

Figure 16

- Terres et eaux fédérales gérées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Chenal de navigation
- Principaux terminaux maritimes
- Principaux terminaux hors quai
- Aa Municipalités
- Aa Terminaux portuaires

Désignations de l'utilisation des sols:

- Terminaux portuaires
- Secteurs industriels
- Secteurs commerciaux
- Entreposage des billes et mouillage des barges
- Secteurs récréatifs
- Conservation
- Eaux portuaires
- Zones d'étude particulière



Mise en œuvre du plan d'utilisation des sols

- 9.1 Rôle de l'administration portuaire
- 9.2 Rôle des partenaires
- 9.3 Mesures de mise en œuvre
- 9.4 Monitoring and reporting
- 9.5 Modifications apportées au plan

9.1 Rôle de l'administration portuaire

L'administration portuaire a pour principale responsabilité de mettre en œuvre les orientations des politiques et les initiatives du plan d'utilisation des sols, bien que cette mise en œuvre se produise dans de nombreux cas en collaboration avec d'autres organisations. Les mesures de mise en œuvre présentées dans cette section ainsi que les mesures qui seront développées dans les années à venir servent de plan d'action pour l'administration portuaire, mais aussi pour la communauté portuaire au sens large. Les mesures liées à la mise en œuvre et au contrôle pour illustrer l'engagement de l'administration portuaire à respecter les orientations établies dans le plan.

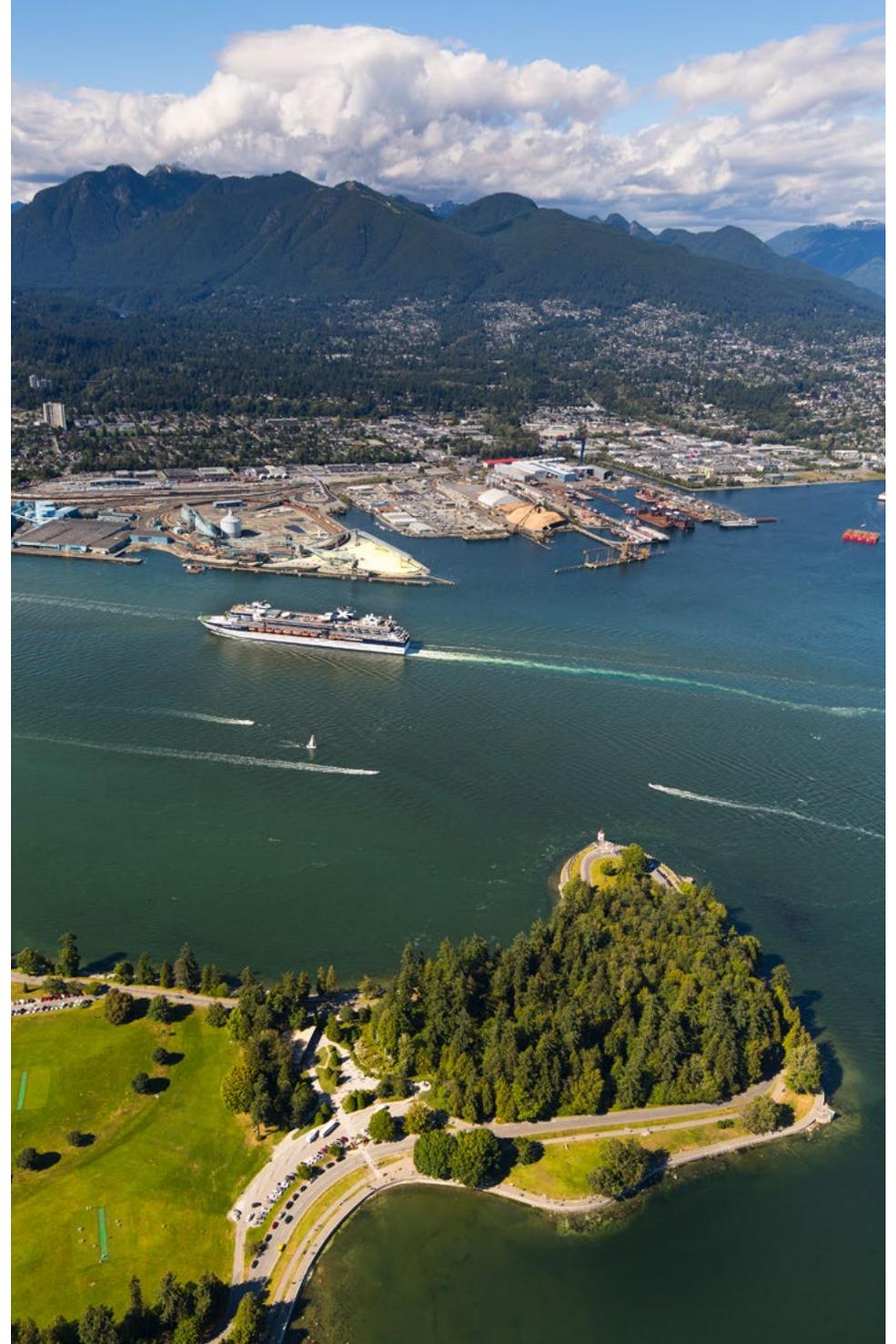
Processus d'examen environnemental et d'examen de projet

Le processus d'examen environnemental et d'examen de projet est utilisé par l'administration portuaire pour évaluer et éclairer les travaux et activités proposés au sein du territoire de compétence de l'administration portuaire. Le processus est utilisé pour répondre aux exigences de la [Loi sur l'évaluation environnementale](#) et les autres politiques et règlements applicables au port. Le processus comprend les meilleures pratiques en matière de planification et les examens environnementaux conçus pour confirmer que les projets proposés n'auront pas de répercussions néfastes importantes sur l'environnement. Tous les développements proposés sur les terres et dans les eaux du port doivent être conformes au présent plan d'utilisation des sols.

9.2 Rôle des partenaires

Les partenaires de l'administration portuaire joueront un rôle crucial dans la mise en œuvre du plan d'utilisation des sols. Dans certains cas, les partenaires seront chargés de fournir le contexte requis pour atteindre les buts et les objectifs du plan, puisque la prospérité à long terme du Port de Vancouver et celle des communautés environnantes sont étroitement liées. Les partenaires clés dans le cadre de la mise en œuvre du plan comprennent:

- Les exploitants des terminaux, clients et locataires, par l'intermédiaire de leurs activités, des nouveaux projets, des initiatives des entreprises et des investissements dans la porte.
- Les municipalités et les groupes autochtones, par l'intermédiaire de leur rôle en matière de gestion de la croissance de leurs propres communautés d'une manière qui permet un accès efficace et efficace aux terres portuaires, résolvent les conflits potentiels liés à la cohabitation entre le port et les résidents et entreprises voisins, et par l'intermédiaire de la capitalisation sur les occasions économiques et autres qu'un port en pleine croissance peut offrir.
- Le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, et les organisations régionales, par l'intermédiaire de la planification collaborative et l'offre d'une infrastructure qui soutient une exploitation efficace et efficiente du port ainsi qu'une croissance durable.
- Les fournisseurs de services de transport, par l'intermédiaire de la prestation d'infrastructures et de services de transport routier, ferroviaire et maritime et de transport en commun efficaces et efficaces qui permettent un mouvement fluide des marchandises, des passagers et des employés du port tout en tenant compte des répercussions sur les communautés voisines et en respectant les exigences de la chaîne d'approvisionnement.
- Les collectivités locales et les particuliers, par l'intermédiaire de la participation aux initiatives nouvelles et permanentes de l'administration portuaire, et en connaissant le rôle que l'administration portuaire joue pour assurer la qualité de vie et la prospérité de la région.



9.3 Mesures de mise en œuvre

Les mesures indiquées ci-après ont été élaborées afin de refléter l'engagement de l'administration portuaire qui consiste à assurer une gestion saine des terres et eaux se trouvant dans son territoire de compétence et à réaliser les buts, les objectifs et les orientations des politiques du plan d'utilisation des sols. Des mesures de mise en œuvre supplémentaires seront élaborées au fur et à mesure et intégrées aux programmes de l'administration portuaire.

Mesures de mise en œuvre du plan d'utilisation des sols

En lien avec le But n° 1

Mesure de mise en œuvre

Explorer et mettre en œuvre des initiatives avec les gouvernements locaux, la province de Colombie-Britannique et les autres organismes afin de protéger les terrains à usage industriel appuyant les échanges commerciaux de la région, et déterminer les possibilités d'augmentation du nombre de terrains à usage industriel appuyant les échanges commerciaux afin de répondre aux besoins à long terme de la région

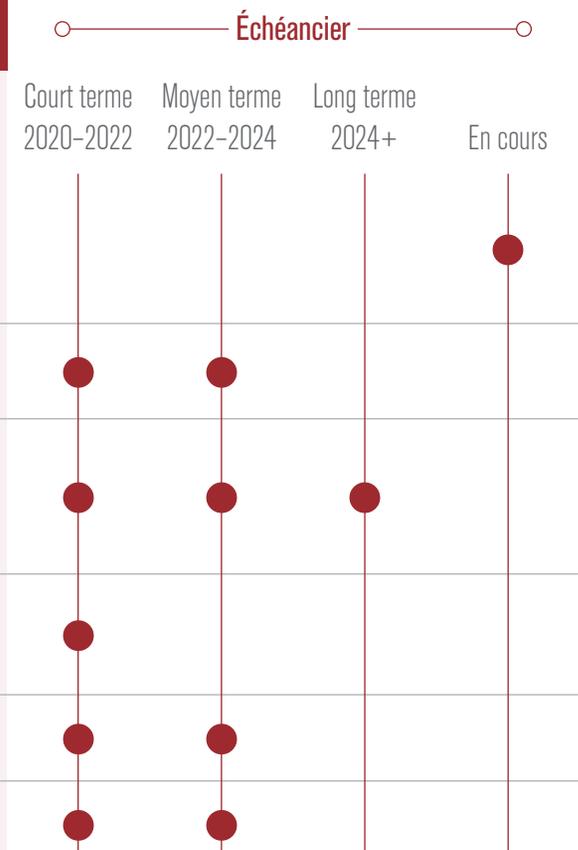
Continuer à collaborer avec les gouvernements et les autres organisations au développement d'un plan régional de gestion des inondations.

Réaliser un examen complet de chaque site désigné comme une zone d'études particulière dans le plan d'utilisation des sols afin de déterminer l'utilisation appropriée du site à long terme. Cet examen comprendra des consultations auprès des communautés touchées, des instances gouvernementales et des intervenants avant d'apporter les modifications nécessaires au plan d'utilisation des sols.

Examiner et mettre à jour les scénarios Port 2050 et le programme de surveillance, y compris le dialogue avec les intervenants, les organisations partenaires et les groupes autochtones, afin de tenir compte des tendances globales prévues et des difficultés qui peuvent avoir une incidence sur le port au cours des décennies à venir.

Explorer et envisager des possibilités d'assurer la capacité à long terme et la compétitivité dans le secteur des croisières dans la région.

Mettre au point une stratégie d'adaptation au changement climatique afin d'appuyer et d'informer la prise de décisions et réduire les coûts et les effets potentiels à long terme associés au changement climatique.





En lien avec le But n° 2

Mesure de mise en œuvre

Continuer à participer au Gateway Transportation Collaboration Forum (forum de collaboration en matière de transports de la Porte d'accès) afin de déterminer, prioriser et défendre les infrastructures et les systèmes de soutien au sein de la porte d'accès et d'investir à leur égard.

Évaluer la viabilité du transport maritime de courte distance au sein de la porte d'accès en collaboration avec les industries portuaires, les clients et les fournisseurs de service de transport.

Évaluer les options en ce qui concerne la mise en œuvre de la gestion active de la circulation des navires afin d'augmenter l'efficacité et la fluidité au sein de la porte d'accès.

Mettre au point une plateforme qui fournira une meilleure compréhension du rendement de la chaîne d'approvisionnement canadienne afin d'aider les intervenants de l'industrie à optimiser la capacité du réseau du port.

Échéancier

Court terme 2020-2022	Moyen terme 2022-2024	Long terme 2024+	En cours
●	●		●
●	●		
●	●		
●	●		



En lien avec le But n° 3

Mesure de mise en œuvre

Réaliser des inventaires réguliers des émissions liées au port, collaborer pour mettre au point une stratégie de réduction des émissions, mettre en place un portefeuille de programmes et initiatives innovants qui favorisent la réduction des émissions, et planifier une transition à plus long terme vers des sources d'énergie propres et à faible émission de carbone.

Préparer et mettre en œuvre des lignes directrices pour des infrastructures durables qui appuient le développement des terres et des eaux du port.

Collaborer à l'échelle internationale avec les ports et l'industrie afin de faire progresser les politiques et initiatives novatrices sur le climat comme la Northwest Ports Clean Air Strategy et le World Ports Climate Action Program.

Continuer à mettre en œuvre et à surveiller le programme d'amélioration de l'habitat de l'administration portuaire, conçu pour compenser et atténuer de manière adéquate les effets néfastes potentiels des activités portuaires sur l'habitat des poissons ou de la faune.

Échéancier

Court terme 2020-2022	Moyen terme 2022-2024	Long terme 2024+	En cours
			●
●	●		
●	●		
●	●		

En lien avec le But n° 4

Mesure de mise en œuvre

Maintenir à jour et contrôler le programme d'investissements communautaires de l'administration portuaire.

Mettre à jour et mettre en œuvre les lignes directrices de l'administration portuaire en ce qui concerne les quais à usage récréatif.

Développer et mettre en œuvre la stratégie de camionnage Parc intelligent afin d'améliorer l'efficacité de la circulation des camions porte-conteneurs liée au port.

Élaborer des lignes directrices d'examen archéologique axées sur les pratiques exemplaires afin de faciliter l'examen des propositions de développement.

Mettre au point des lignes directrices concernant la procédure en cas de découverte fortuite pour la gestion des ressources archéologiques découvertes.

Évaluer et déterminer si le plan des terrains portuaires de Vancouver-Est doit être mis à jour, en consultation avec l'association citoyenne de Burrardview, la ville de Vancouver et les résidents du secteur.

Échéancier

	Court terme 2020-2022	Moyen terme 2022-2024	Long terme 2024+	En cours
Maintenir à jour et contrôler le programme d'investissements communautaires de l'administration portuaire.				●
Mettre à jour et mettre en œuvre les lignes directrices de l'administration portuaire en ce qui concerne les quais à usage récréatif.	●			
Développer et mettre en œuvre la stratégie de camionnage Parc intelligent afin d'améliorer l'efficacité de la circulation des camions porte-conteneurs liée au port.				●
Élaborer des lignes directrices d'examen archéologique axées sur les pratiques exemplaires afin de faciliter l'examen des propositions de développement.	●			
Mettre au point des lignes directrices concernant la procédure en cas de découverte fortuite pour la gestion des ressources archéologiques découvertes.	●			
Évaluer et déterminer si le plan des terrains portuaires de Vancouver-Est doit être mis à jour, en consultation avec l'association citoyenne de Burrardview, la ville de Vancouver et les résidents du secteur.		●		

En lien avec le But n° 5

Mesure de mise en œuvre

Mettre en œuvre un programme de sensibilisation des municipalités afin de guider de manière proactive les efforts déployés pour maintenir et développer encore davantage les relations professionnelles de l'administration portuaire avec les gouvernements locaux et Metro Vancouver.

Appuyer la communication permanente avec les clients, les intervenants, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les organisations pertinentes à l'aide de mesures telles que le programme de mobilisation des municipalités, la stratégie des relations avec les groupes autochtones, les comités de liaison communautaire, ainsi que d'activités régulières de dialogue et de mobilisation.

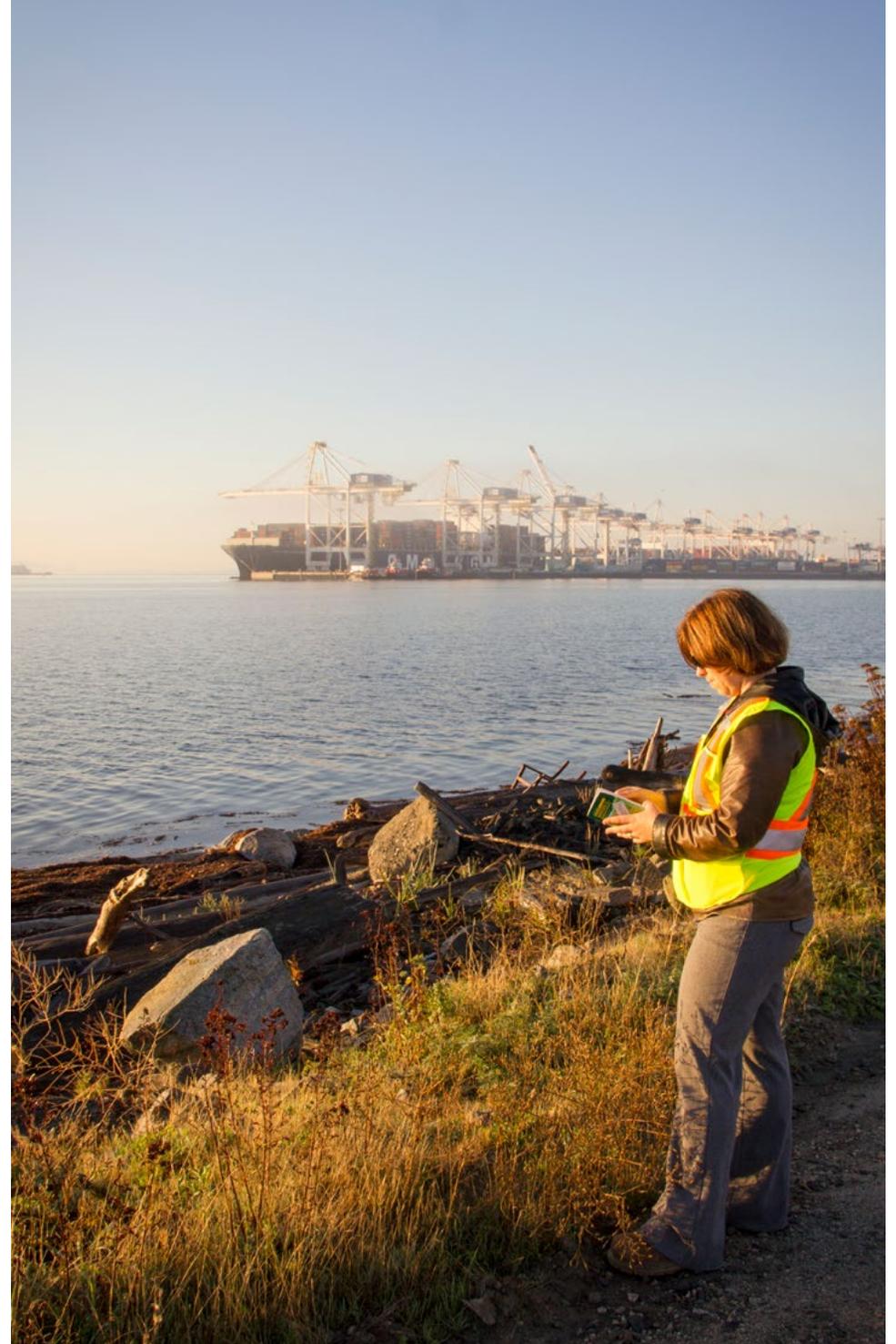
Explorer les possibilités de collaboration avec la Première Nation Tsleil-Waututh sur les sujets d'intérêt commun dans Indian Arm, y compris déterminer des moyens de favoriser la sensibilisation culturelle des peuples autochtones, et envisager de nouvelles désignations des terres afin de protéger les principaux secteurs de conservation.

Échéancier

	Court terme 2020-2022	Moyen terme 2022-2024	Long terme 2024+	En cours
Mettre en œuvre un programme de sensibilisation des municipalités afin de guider de manière proactive les efforts déployés pour maintenir et développer encore davantage les relations professionnelles de l'administration portuaire avec les gouvernements locaux et Metro Vancouver.				●
Appuyer la communication permanente avec les clients, les intervenants, les gouvernements locaux, les groupes autochtones et les organisations pertinentes à l'aide de mesures telles que le programme de mobilisation des municipalités, la stratégie des relations avec les groupes autochtones, les comités de liaison communautaire, ainsi que d'activités régulières de dialogue et de mobilisation.				●
Explorer les possibilités de collaboration avec la Première Nation Tsleil-Waututh sur les sujets d'intérêt commun dans Indian Arm, y compris déterminer des moyens de favoriser la sensibilisation culturelle des peuples autochtones, et envisager de nouvelles désignations des terres afin de protéger les principaux secteurs de conservation.	●	●		

9.4 Surveillance et production de rapports

Le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est prévu pour s'adapter aux conditions changeantes. Par le biais du contrôle et de l'établissement de rapports, nous sommes en mesure de s'assurer que le plan d'utilisation des sols guidera la gestion actuelle et future des eaux et des terres de notre territoire de compétence, tout en s'adaptant aux nouvelles possibilités, aux conditions fluctuantes du marché et aux nouvelles idées. L'établissement de rapports relatifs à la mise en œuvre du plan d'utilisation des sols sera intégré au rapport bisannuel sur la durabilité, de manière à s'assurer que les intervenants et le public sont mis au courant des progrès réalisés pour atteindre les buts et les objectifs précisés dans le présent plan d'utilisation des sols.



9.5 Modifications apportées au plan

Le plan d'utilisation des sols est approuvé par le conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. L'administration portuaire évaluera la nécessité de réaliser un examen complet du plan cinq ans après son adoption ou après une importante mise à jour. L'administration portuaire peut également considérer un examen plus précoce du plan, le cas échéant.

De manière à assurer la pertinence du plan et à s'adapter aux circonstances changeantes dans le but d'appuyer la mission et la vision de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, il est nécessaire que le conseil d'administration apporte des modifications au plan de temps à autre, en dehors des examens du plan réalisés tous les cinq ans. La modification d'un élément du plan peut avoir une incidence sur plusieurs autres éléments interdépendants. Par conséquent, les répercussions éventuelles de toute proposition de modification sur le reste du plan doivent faire l'objet d'une évaluation complète.

Amendment process

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser met en oeuvre les modifications apportées au plan d'utilisation des sols, et ces dernières doivent être conformes aux dispositions pertinentes de la [Loi maritime du Canada](#).

■ Modifications mineures

Les modifications mineures ne devraient pas avoir une incidence importante sur les politiques et les orientations du plan d'utilisation des sols. Cela peut comprendre des reformulations mineures, des mises à jour techniques ou des modifications mineures des limites des désignations afin de tenir compte des changements apportés au secteur loué. Des consultations ne sont généralement pas requises pour ce type de modification. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser publiera des renseignements sur les modifications mineures, et une version à jour du plan d'utilisation des sols sera conservée sur notre site Web.

■ Modifications importantes

Les modifications importantes ou majeures apportées au plan devraient avoir une incidence importante sur les politiques et les orientations du plan d'utilisation des sols. Cela peut comprendre les changements apportés aux désignations de l'utilisation des sols de certains sites précis, l'ajout de nouvelles acquisitions ou aliénations de terrains, ou des révisions substantielles des buts, objectifs ou orientations des politiques énoncés dans le plan d'utilisation des sols.

Dans le cas des modifications majeures, la *Loi maritime du Canada* précise les exigences en termes de procédures pour l'avis public et l'adoption par le conseil d'administration. L'administration portuaire recueillera les commentaires des parties intéressées relativement à l'ensemble des propositions de modifications importantes apportées au plan d'utilisation des sols. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser publiera des renseignements sur les modifications majeures, et une version à jour du plan d'utilisation des sols sera conservée sur notre site Web.

10.0

Glossaire

A → Z



Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'administration portuaire): Société sans actionnaires, chargée de la gestion des terres et des eaux fédérales qui forment le Port de Vancouver en vertu de la Loi maritime du Canada.

Chenal: Voie navigable sans obstacle qui permet le déplacement des navires.

Eau profonde: Profondeur d'eau minimale de 2 mètres, selon le niveau de référence des cartes du Service hydrographique du Canada.

Emplacements des estacades: Secteur au sein duquel des navires sont utilisés pour pousser ou tirer des billes, des estacades, des lots ou des sacs afin de les entreposer temporairement avant le transport.

EVP (équivalent d'un conteneur de vingt pieds): Unité de mesure normalisée des conteneurs. Les conteneurs peuvent être de différentes tailles, à savoir 20, 40 et 45 pieds. Un conteneur de 40 pieds équivaut à 2 EVP.

Examen environnemental: Examen et évaluation des répercussions possibles d'une proposition de projet sur l'environnement.

Hors quai: Installations non maritimes qui appuient et prolongent la capacité de manutention des conteneurs et des marchandises du port, en réalisant des services tels que l'entreposage temporaire, la déclaration en douane et le transbordement des conteneurs, des marchandises en conteneurs et des marchandises générales à l'écart des principaux secteurs du port dédiés aux activités maritimes et de manœuvre des navires.

Les installations hors quai sont généralement situées au sein ou à proximité des grandes villes, et elles sont généralement bien reliées par transport ferroviaire et routier, ce qui facilite le transfert des conteneurs entre les installations et les terminaux maritimes.

Lettres patentes: Les lettres patentes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser émises par le ministre des Transports en vertu de la Loi maritime du Canada qui contiennent le certificat de fusion et qui précisent les pouvoirs dont dispose l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour exploiter le Port de Vancouver. Des lettres patentes supplémentaires sont publiées de temps à autre par le ministre des Transports en cas de modifications.

Marchandises diverses: Marchandises générales qui ne sont pas placées dans des conteneurs, mais qui peuvent être regroupées en lots précis. Les marchandises diverses typiques comprennent le bois d'œuvre, l'acier, la pâte de bois et la machinerie.

Marchandises spécialisées liées à un projet: Marchandises destinées aux principaux projets de construction dans les secteurs des ressources naturelles et de l'énergie dans l'ouest du Canada.

Mouillage: Emplacement spécifique dans l'eau où les navires, les embarcations et les barges peuvent se fixer à un poste à quai ou un ancrage.

Navire: Navire, embarcation, barge, radeau, drague, élévateur flottant, hydravion ou autre engin flottant.

Poste à quai: Partie d'un plan d'eau qui sert à l'entreposage dans l'eau des navires fixés à une structure fixe ou flottante et qui permet l'accès piétonnier aux navires.

Plan d'eau: Propriété totalement ou partiellement recouverte d'eau.

Quai (jetée fixe): Structure fixe qui s'étend de la terre vers la mer et à laquelle une rampe (chemin de service) est généralement fixée.

Rivage: Ligne générale où l'eau touche la terre.

Transport intermodal: Transbordement de marchandises à l'aide de multiples modes interreliés, y compris le transport ferroviaire, maritime, aérien et routier.

Vrac liquide: Marchandises liquides, comme le pétrole brut, le pétrole raffiné, les huiles comestibles et les produits pétrochimiques, versées ou pompées dans les navires ou hors de ceux-ci.

Vrac solide: Marchandises solides généralement versées ou transférées en vrac dans des navires, comme les céréales, le soufre, le charbon et les concentrés de métaux et de minerais.

Zone intertidale: Terres situées entre la ligne officielle de hautes eaux et la laisse de basse mer moyenne.

Plan d'utilisation des sols

Le 8 décembre 2020

Coordonnées

Administration portuaire
Vancouver-Fraser

100 The Pointe, 999 Canada Place
Vancouver, B.C., V6C 3T4

Téléphone: 1.604.665.9000

Télécopieur: 1.866.284.4271

Site Web: portvancouver.com

 twitter.com/portvancouver

 facebook.com/Portofvancouver