



Plan directeur sur trente ans

2022 - 2052





Reconnaissance des terres

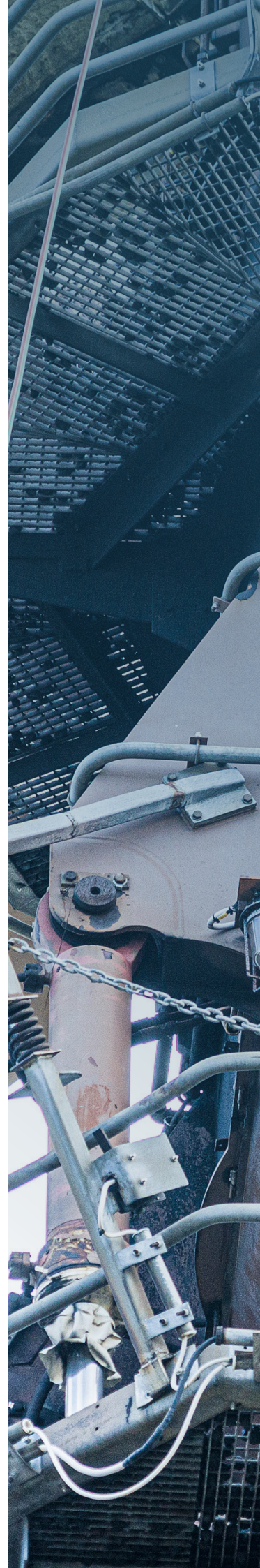
L'Administration portuaire de Belledune reconnaît que le port et le village de Belledune sont situés sur le territoire traditionnel non cédé et non soumis du peuple Mi'gmaq.


Ce territoire est couvert par les Traités de paix et d'amitié que les peuples Mi'gmaq, Wolastoqiyik, Penobscot et Peskotomuhkati ont signés pour la première fois avec la Couronne britannique en 1725-1726. Les traités ne traitaient pas de la cession des terres et des ressources, mais reconnaissaient en fait le titre autochtone et établissaient les règles de ce qui devait être une relation continue entre les nations.

L'Administration portuaire de Belledune s'efforce d'établir des partenariats significatifs alors que nous recherchons la guérison collective et la véritable réconciliation grâce à une promesse d'écoute, d'engagement et d'apprentissage. Tous ceux qui viennent vivre et travailler ici ont la responsabilité d'honorer ces traités dans un esprit de paix, d'amitié et de respect. Nous reconnaissons avec gratitude la présence durable de tous les peuples autochtones et les remercions pour leur tutelle de cette terre.

Table des matières

Introduction	1
Répondre aux défis	3
Présence locale, impact régional	4
Le port aujourd'hui	6
Établir les fondations	12
Objectifs organisationnels	14
Facteurs clés	15
Tendances du marché	17
Engagement et collaboration	18
Le Plan directeur	20
Plan à l'échelle du port	22
Plan à l'échelle des districts	30
Les cinq premières années	38
Équipe, acronymes et références	40
Équipe	41
Acronymes	42
Références	43

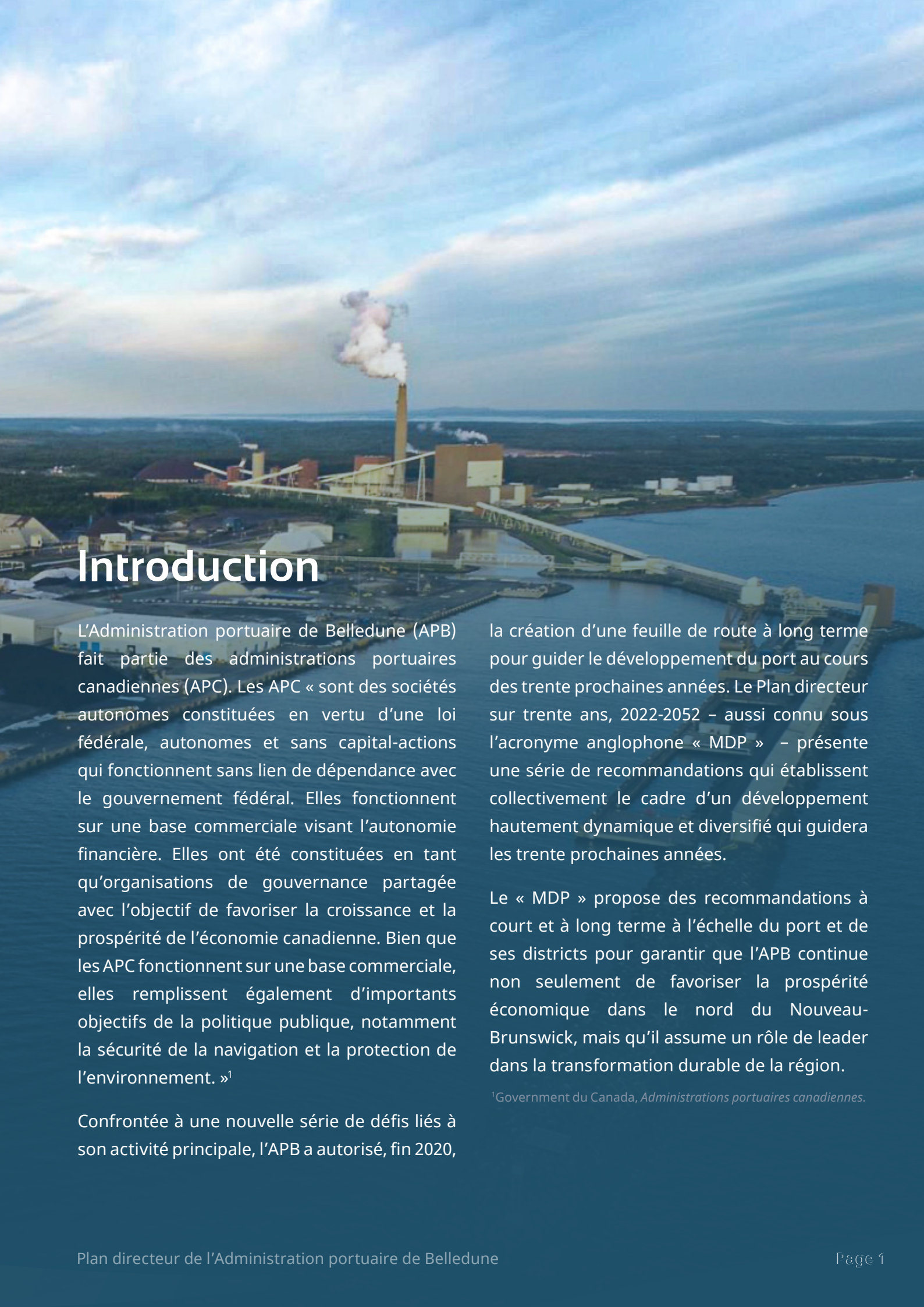




« Le processus compris dans le Plan directeur et le rapport qui en a résulté ont offert au port et à la région une vision recherchée pour le futur. Nous avons fait nos devoirs et il est maintenant temps d'agir de manière réfléchie et ambitieuse. »

Jennifer Cleversey-Moffitt, Conseillère juridique et secrétaire générale





Introduction

L'Administration portuaire de Belledune (APB) fait partie des administrations portuaires canadiennes (APC). Les APC « sont des sociétés autonomes constituées en vertu d'une loi fédérale, autonomes et sans capital-actions qui fonctionnent sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. Elles fonctionnent sur une base commerciale visant l'autonomie financière. Elles ont été constituées en tant qu'organisations de gouvernance partagée avec l'objectif de favoriser la croissance et la prospérité de l'économie canadienne. Bien que les APC fonctionnent sur une base commerciale, elles remplissent également d'importants objectifs de la politique publique, notamment la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement. »¹

Confrontée à une nouvelle série de défis liés à son activité principale, l'APB a autorisé, fin 2020,

la création d'une feuille de route à long terme pour guider le développement du port au cours des trente prochaines années. Le Plan directeur sur trente ans, 2022-2052 – aussi connu sous l'acronyme anglophone « MDP » – présente une série de recommandations qui établissent collectivement le cadre d'un développement hautement dynamique et diversifié qui guidera les trente prochaines années.

Le « MDP » propose des recommandations à court et à long terme à l'échelle du port et de ses districts pour garantir que l'APB continue non seulement de favoriser la prospérité économique dans le nord du Nouveau-Brunswick, mais qu'il assume un rôle de leader dans la transformation durable de la région.

¹Government du Canada, *Administrations portuaires canadiennes*.

« L'Administration portuaire de Belledune est fière de jouer un rôle de leader dans notre région et de favoriser le développement de nos atouts au bénéfice de toutes nos communautés, des Premières nations et de nos partenaires. Nous continuerons d'être un moteur économique et un partenaire en poursuivant la création de richesse et d'occasions d'affaires pour notre province et notre coin de pays, le nord du Nouveau-Brunswick. »

Denis Caron, *Président-directeur général*



Répondre aux défis

La dernière décennie se résume par la combinaison de succès et de défis au port de Belledune. La diversification des marchandises manutentionnées au port a entraîné une augmentation globale du débit de fret. Cette augmentation a toutefois été récemment tempérée par des changements importants qui ont eu un impact négatif sur le nombre total des volumes générés par les deux majeurs opérateurs du port, soit Glencore Canada Corp. (Glencore), qui exploitait la Fonderie Brunswick, adjacente au port, et la Société d'énergie du Nouveau-Brunswick (Énergie NB), responsable de la Centrale de Belledune, une centrale électrique au charbon, aussi adjacente au port de Belledune.

En novembre 2019, Glencore a fermé la Fonderie Brunswick et a par la suite arrêté toute activité d'importation et d'exportation au port. L'entreprise s'est engagée dans une étude d'impact environnemental afin de procéder au démantèlement de sa fonderie et de ses installations de manutention en vrac, traversant toutes deux le site du port.

De même, en novembre 2021, le gouvernement fédéral a rendu sa réponse définitive à l'élimination progressive du charbon à la Centrale de Belledune d'Énergie NB d'ici 2030. Cette décision a déjà entraîné la réduction des volumes de charbon et de coke de pétrole transitant par le port. Des baisses de volume plus importantes sont attendues dans les années à venir.

Malgré ces défis, la mise en oeuvre du « MDP » permettra à l'APB de saisir de nouvelles opportunités de croissance au cours des trente prochaines années. Ces opportunités diversifiées seront caractérisées par le secteur maritime, les énergies vertes, le transport de cargaisons en vrac liquide et sec, et la mise en place d'initiatives commerciales.



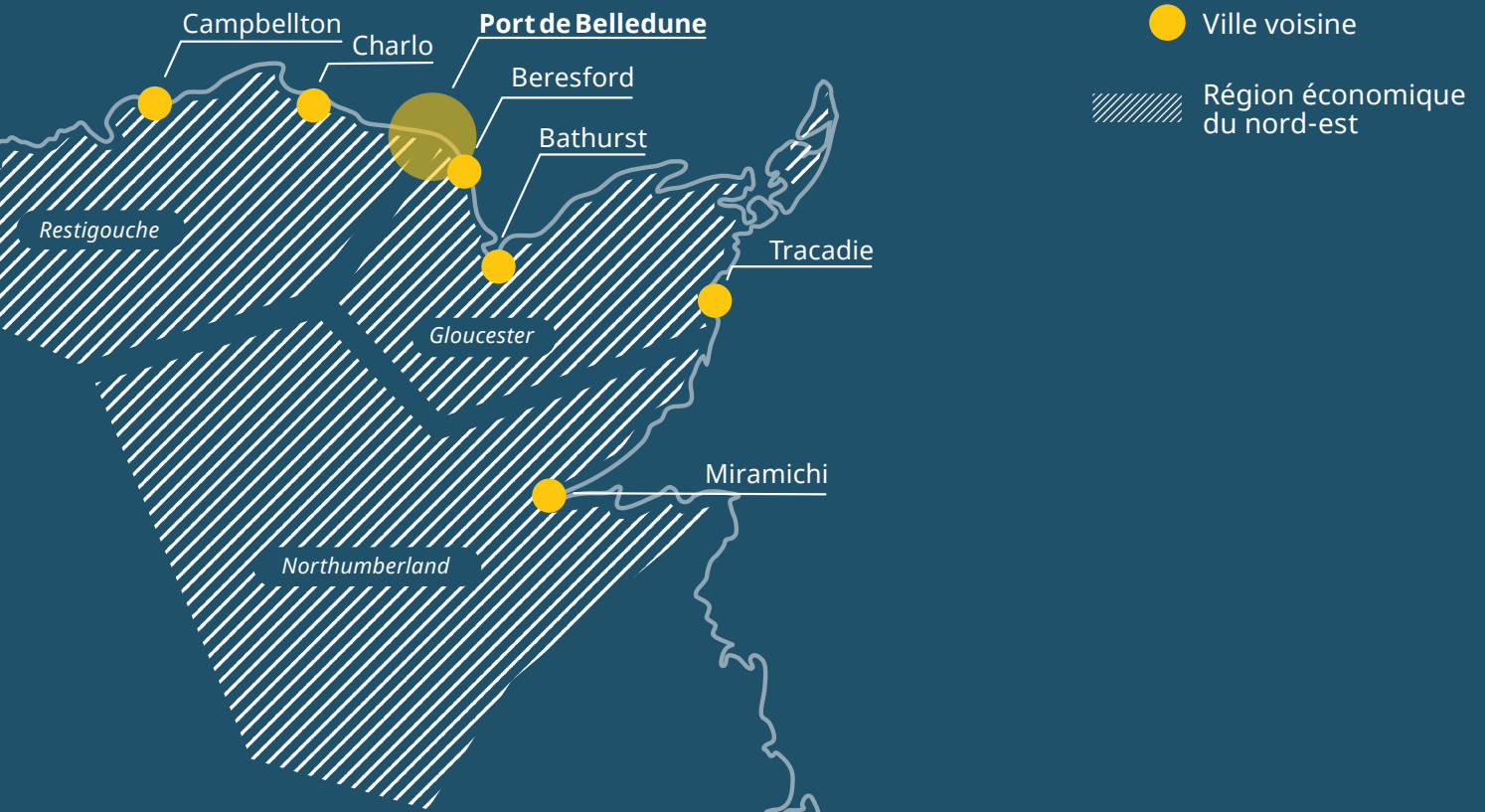
Présence locale, impact régional

À cheval entre les comtés de Restigouche et de Gloucester, le port de Belledune est situé dans la région économique du nord-est, l'une des cinq régions économiques de la province du Nouveau-Brunswick. Composé d'une superficie totale de 26 192 kilomètres carrés, la région économique du nord-est comprend les comtés de Restigouche, de Gloucester et de Northumberland.

LA MISSION DE L'APB EST DE « TIRER PARTI DU COMMERCE POUR FAVORISER LA PROSPÉRITÉ DU NORD DU NOUVEAU-BRUNSWICK ».

Historiquement, les activités au port de Belledune ont soutenu de nombreux emplois regroupés au sein du pôle industriel, positionnant le port comme catalyseur essentiel de l'activité économique dans la région du nord-est. Le « MDP » articule une vision novatrice pour l'avenir, définissant de nouvelles opportunités pour le port et stimulant davantage la prospérité économique de la région.

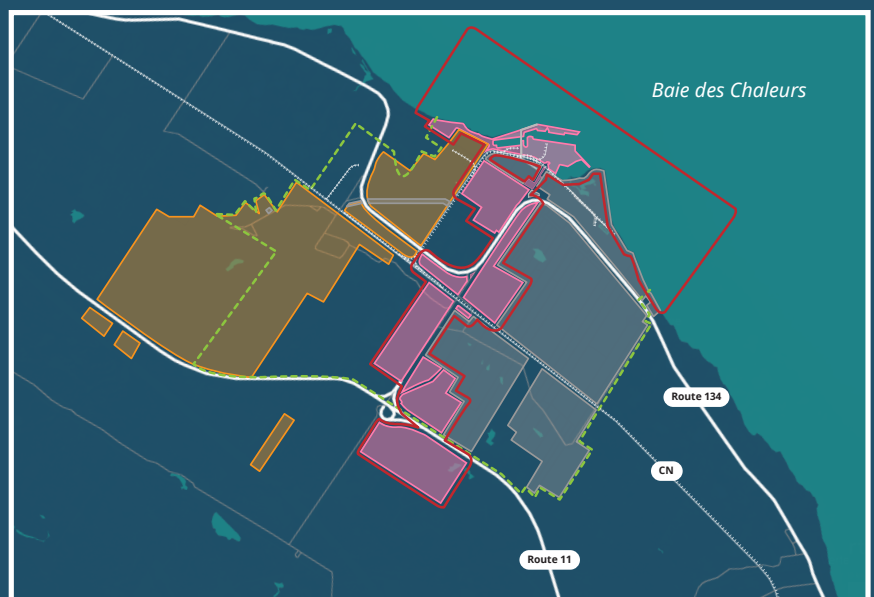




● Ville voisine

▨ Région économique du nord-est

- Propriétés de l'APB**
- Propriétés d'Énergie NB
- Propriétés de Glencore
- Délimitation de la zone de l'APB
- Délimitation de la zone industriel



Le port aujourd'hui

Le port de Belledune est un port de manutention de matériaux en vrac et de fret composé de quatre terminaux. Il est situé dans la baie des Chaleurs et à environ 40 kilomètres au nord de Bathurst dans la province du Nouveau-Brunswick.

Construit à l'origine à la fin des années 1960 en tant qu'installation privée à terminal unique conçue pour desservir la fonderie détenue et exploitée par Noranda, maintenant connue sous le nom de Glencore, le port s'est progressivement agrandi au cours des années afin de desservir un ensemble de clients et de produits de plus en plus diversifiés.



TERMINAL 1

Des quatre terminaux maritimes du port, le Terminal 1 est le premier à être construit en 1967 afin de desservir l'exploitation minière locale.

Tout d'abord, le Terminal 1 était utilisé pour l'importation de cargaisons en vrac liquide et sec, telles que les minéraux concentrés, l'acide sulfurique et le pétrole liquide, afin de soutenir l'exploitation de la Fonderie Brunswick de Glencore.

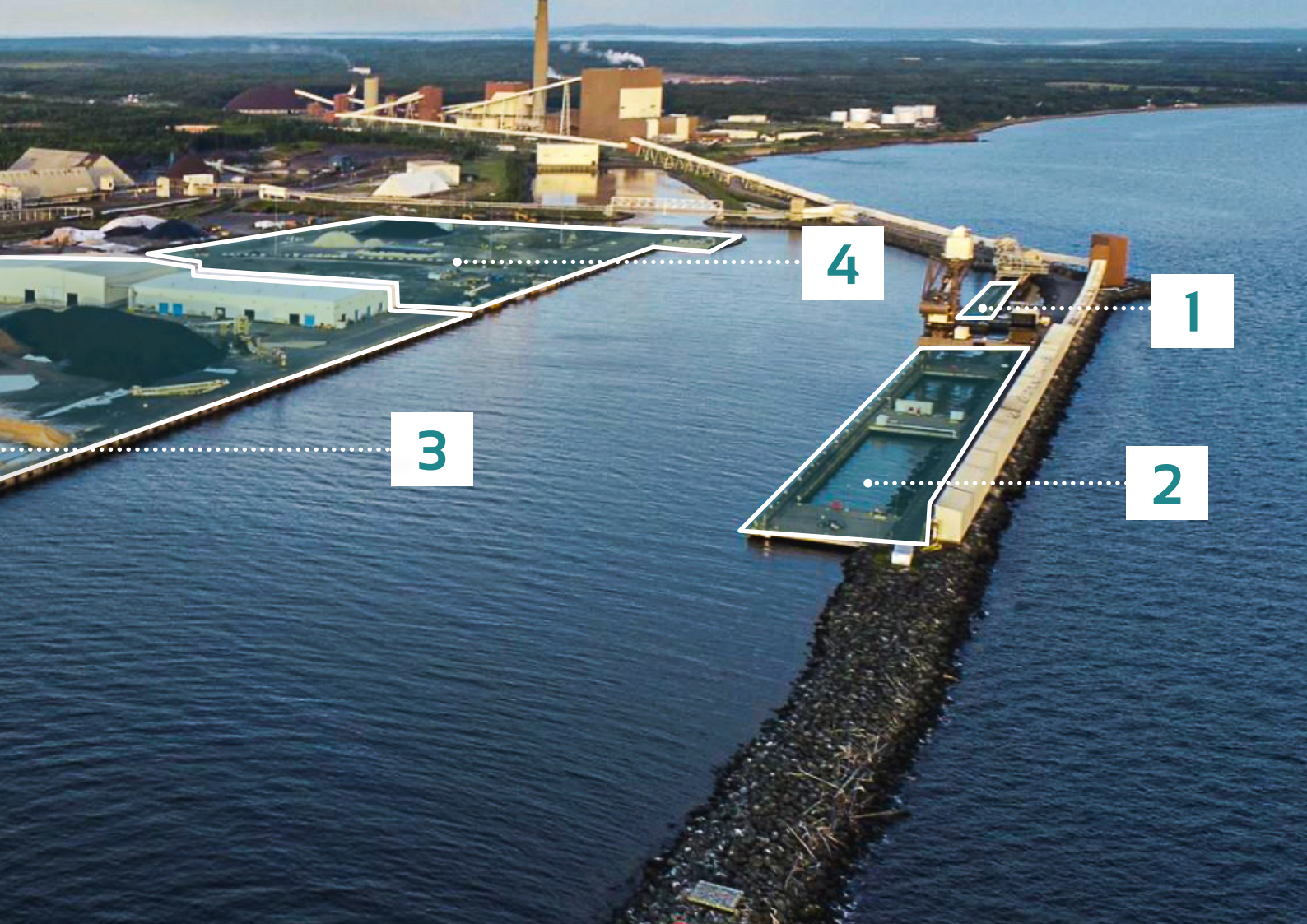
Le terminal n'a connu aucune activité significative depuis la fermeture de la Fonderie Brunswick vers la fin de l'année 2019.

TERMINAL 2

Le Terminal 2 a été construit en 1991 pour administrer les importations de charbon et de coke de pétrole pour la Centrale de Belledune d'Énergie NB. Le terminal peut accueillir des navires de type *Panamax*, c'est-à-dire des navires ayant une charge allant jusqu'à 100 000 Tpl. De plus, il est directement relié à la Centrale de Belledune par une série de convoyeurs.

Outre l'importation de cargaisons en vrac sec, des produits pétroliers sont également manipulés au Terminal 2 par des raccordements au Parc d'entreposage de vrac liquide situé à deux kilomètres à l'ouest.

Le Terminal 2 est loué et exploité par Énergie NB et il connaît une activité régulière.



TERMINAL 3

En résultat au besoin croissant du marché maritime à traiter une plus grande diversité de produits, le port a construit en 1998 le Terminal 3, composé de 45 acres.

Contrairement aux Terminaux 1 et 2, le Terminal 3 dispose d'un grand espace d'entreposage et il est facile d'y circuler. Ainsi, ce terminal peut accueillir simultanément de multiples usages. Le Terminal 3 dispose également d'un raccordement ferroviaire à quai.

Le Terminal 3 est utilisé pour importer et exporter des granulés de bois, du gypse, de la perlite, de la pierre de protection, des agrégats, du coke de pétrole, de la bauxite, des résidus de laminage et du sable de silice. Il est exploité par Quebec Stevedoring Company Ltd. (QSL).

TERMINAL 4

Construit en 2010, le Terminal 4 est le plus récent parmi les terminaux composant le port. L'installation de 15 acres est équipée d'un roulier (Ro-Ro) afin de charger et de décharger des cargaisons surdimensionnées, et de gérer le trafic de barges. Comme il n'est pas encombré de différentes structures, il est possible d'entreposer de la marchandise à même le terminal.

Sous licence, le terminal est opéré par QSL. Le Terminal 4 est généralement utilisé en support au Terminal 3. Les marchandises importées au Terminal 3 par des navires de haute mer sont transbordées sur barges au Terminal 4 pour leur distribution dans la baie des Chaleurs.

Baie des Chaleurs



Le port aujourd'hui

Installations supplémentaires

En plus des terminaux maritimes, l'APB a sous sa juridiction plus de 1 600 acres de terrain qui sont subdivisés en plusieurs grandes parcelles non développées.

Le port est composé de plusieurs bâtiments. Ceux-ci se composent principalement de sept hangars d'entreposage de vrac sec, d'un hangar d'entreposage de vrac liquide et d'un bâtiment de fabrication modulaire en plus de bâtiments et de structures occupés par l'Administration portuaire du port.

FS 100

Construit en 1996, le hangar d'entreposage FS 100, de 9 600 mètres carrés, est actuellement utilisé pour entreposer des granulés de bois.

FS 101

Le hangar d'entreposage FS 101, de 1 740 mètres carrés, a été construit en 1996. Il est actuellement utilisé pour l'entreposage de la perlite.

FS 102

Le bâtiment FS 102 a été construit en 1978. Le hangar de 1 830 mètres carrés est actuellement utilisé pour l'entreposage de la perlite.

FS 103

Le bâtiment FS 103 est actuellement utilisé pour l'entreposage de granulés de bois. Le hangar de 6 248 mètres carrés a été construit en 2008.

FF 104

Le bâtiment FF 104 a été construit en 2003 en tant qu'installation d'assainissement des sols. Le bâtiment de 7 842 mètres carrés est actuellement inoccupé.

FF 105

BÂTIMENT DE FABRICATION MODULAIRE

Le bâtiment FF 105, également connu sous le nom de Bâtiment de fabrication modulaire, a été construit en 2011. D'une superficie de 3 716 mètres carrés, il était destiné à soutenir la construction d'unités modulaires au service de l'industrie minière. Il est actuellement inoccupé.

FS 106

Le bâtiment FS 106 a été construit en 2020. Le bâtiment de 3 251 mètres carrés est actuellement utilisé pour l'entreposage de granulés de bois.

FS 107

Construit en 2021, le bâtiment FS 107, d'une superficie de 4 816 mètres carrés, est actuellement utilisé pour l'entreposage de granulés de bois.

FS 108

Le hangar FS 108 est le plus récent bâtiment construit au port. L'achèvement de sa construction est prévu pour l'automne 2022. Le bâtiment d'une superficie de 10 800 mètres carrés sera utilisé pour l'entreposage de granulés de bois.

Parc d'entreposage

VRAC LIQUIDE

Le Parc d'entreposage du port se trouve sur une parcelle riveraine à environ deux kilomètres à l'ouest des terminaux maritimes. Le complexe de 12 acres est composé de sept réservoirs d'entreposage de vrac liquide, d'un bâtiment administratif et de structures auxiliaires. Il est directement relié au Terminal 2 par raccordement.

Le parc d'entreposage a une capacité opérationnelle collective de 271 500 barils. Il est activement utilisé comme installation d'entreposage pour les produits pétroliers liquides qui arrivent par navires.

Bâtiments de l'Administration portuaire de Belledune

Les bâtiments de l'Administration portuaire de Belledune comprennent un bâtiment principal, un garage administratif et une remorque. Ils soutiennent les opérations quotidiennes du port.

Baie des Chaleurs

 Aéroport de Charlo

CN

Route 134

Route 11

Aéroport de Bathurst 

Le port aujourd'hui

Transport terrestre et aérien

Le port de Belledune est à proximité de plusieurs routes, d'aéroports et d'un chemin ferroviaire appartenant au Canadien National (CN).

Transport terrestre

CONNEXIONS ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES

Le port est adéquatement relié au réseau routier provincial par les routes 11 et 134 du Nouveau-Brunswick.

L'accès au port pour le transport ferroviaire de marchandises est assuré par une connexion directe à la subdivision Newcastle du CN.

Transport aérien

CONNEXIONS AÉRIENNES

Le port est à proximité de deux aéroports régionaux. L'aéroport de Bathurst (ZBF), à environ 30 kilomètres au sud-est du port, est desservi par Air Canada. L'aéroport régional de Charlo (YCL), accueillant des avions de petite taille, est à environ 40 kilomètres au nord-est du port.

Établir les fondations

Le développement du « MDP » a été soutenu par des bases solides comprenant les objectifs de l'APB, des facteurs clés, la compréhension des tendances du marché, ainsi que l'engagement et la collaboration avec les collectivités des Premières nations et les parties prenantes.





« Le Plan directeur est bien plus qu'un simple aménagement du territoire. Il nous a aidés à stratégiquement positionner nos actifs afin de maximiser le potentiel de croissance et d'avancement du port. »

Jeffrey David, Directeur de l'ingénierie

Objectifs organisationnels

La création du « MDP » a commencé par une revue des objectifs organisationnels fondamentaux de l'APB. Ces derniers se concentrent sur les terminaux maritimes, le développement industriel, les services portuaires et le développement économique.



Terminaux maritimes

« Obtenir un rendement financier positif pour chaque actif dans le cadre des contrats commerciaux entourant la location des terminaux maritimes. »



Développement industriel

« Obtenir un rendement financier positif concernant le développement industriel. »



Services portuaires

« Augmenter les revenus grâce à la croissance et à la diversification. »



Développement Économique

« Participer activement à la vie économique et aux initiatives de développement qui profiteront à la région. »

Facteurs clés

En s'appuyant sur les objectifs organisationnels du port, différents facteurs clés ont été identifiés pour guider le développement du « MDP ».

Durabilité environnementale

Les nouveaux développements couplés aux impacts liés au changement climatique créeront des opportunités pour l'APB de s'engager de manière proactive avec les promoteurs, les régulateurs environnementaux, les communautés des Premières nations et d'autres parties prenantes de la communauté afin de trouver des moyens d'atténuer de manière responsable ces impacts, d'améliorer la gestion de l'environnement au port et d'intégrer des mesures de résilience dans la conception des infrastructures.

Développement industriel

Le secteur industriel du nord-est du Nouveau-Brunswick, traditionnellement connu comme étant un modèle économique linéaire extrayant des ressources jusqu'à épuisement et fermeture de ses entreprises, est en déclin. Même si le port ne pourra pas complètement se détourner de nouvelles opportunités fondées sur ce modèle, il recherchera de nouveaux partenaires industriels qui opèrent selon le modèle d'une économie circulaire où la restauration et la régénération des ressources aboutissent à la pérennité et à la longévité de ses entreprises.

Avancement technologique

L'APB doit non seulement rechercher de nouveaux partenaires industriels adéquats pour le nord-est du Nouveau-Brunswick, mais qui auront de plus adopté une avancée technologique au sein de leurs entreprises afin de créer des industries hautement productives et des processus à faible coût qui optimisent l'efficacité de rendement.

Gouvernance

Afin de veiller à la prospérité et à la croissance du port, l'APB devra établir de nouveaux partenariats public-privé pour tirer parti du soutien en capital du secteur privé tout en travaillant avec Transport Canada pour augmenter les limites d'emprunt de l'APB afin d'améliorer l'aptitude du port à financer adéquatement l'entretien et les projets d'expansion d'infrastructures sur plusieurs années.

Politique

Un système politique unifié entre les différentes administrations et les autorités provinciales et fédérales sera essentiel au développement futur du port. L'APB et ses partenaires au développement du territoire identifieront les opportunités d'harmoniser et de renforcer la politique provinciale/fédérale afin d'établir un environnement de développement clair et attrayant pour la région.

Les communautés des Premières nations et les parties prenantes

La capacité de l'APB à mener un changement transformationnel au port dépendra en grande partie du soutien des communautés des Premières nations et des parties prenantes (municipalités, élus, régulateurs, clients et opérateurs) qui partagent un intérêt direct dans le succès du port. L'APB constituera une Coalition de soutien pour dialoguer avec ces parties prenantes d'opportunités formalisées et nouvelles.





Tendances du marché

Une vaste analyse des tendances du marché et de l'économie a été conduite dans trois grands domaines : le commerce maritime, l'immobilier commercial et industriel, et l'économie régionale. Elle a servi à orienter davantage l'élaboration du « MDP ». L'analyse a révélé des opportunités de croissance potentielles pour le port dans les secteurs traditionnels du transbordement en vrac, de l'industrie maritime, de l'industrie légère et de l'énergie verte.

Ces utilisations nécessiteront l'accès à un large éventail de terrains aménageables dotés d'infrastructures maritimes capables d'accueillir de grands navires à fort tirant d'eau, des connexions directes au réseau ferroviaire national de fret et un accès adéquat à l'eau douce et l'électricité.



MARCHÉ MARITIME

Le marché démontre une demande croissante pour le transbordement de produits en vrac prêts pour la vente ainsi que pour l'exportation de matériaux transformés.

Une demande croissante pour des marchandises par conteneurs est attendue, mais la demande restera concentrée à proximité des principaux marchés de consommation.

La demande accrue d'économies d'échelle grâce à l'utilisation de plus gros navires se poursuivra.



MARCHÉ IMMOBILIER COMMERCIAL ET INDUSTRIEL

La connexion unique du port aux installations maritimes et ferroviaires est attrayante pour les entreprises qui cherchent à s'implanter dans la région.

La demande organique de terrains commerciaux et industriels dans le nord-est du Nouveau-Brunswick demeure toutefois faible, surtout pour les utilisations non maritimes.



OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES RÉGIONALES

Dans les secteurs économiques régionaux pertinents pour le développement du port, il existe des opportunités dans l'industrie légère à court terme, incluant les matériaux de construction, les aliments et leurs emballages, et des opportunités industrielles lourdes dans l'espace agrochimique.

Il existe également de robustes preuves d'opportunités à plus long terme dans le secteur de l'énergie verte.

Engagement et collaboration

L'APB reconnaît que la rétroaction et les commentaires des communautés des Premières nations et des parties prenantes du port sont essentiels dans le bien de leur travail. Lors de l'élaboration du « MDP », il était donc primordial pour l'APB d'élaborer une Stratégie d'engagement globale. À cette fin, une stratégie de sensibilisation d'engagement du peuple Mi'gmaq et des intervenants a été élaborée autour d'une série d'outils numériques (site Internet, réunions, entrevues et ateliers). Les objectifs de la Stratégie étaient de :

- apprendre davantage sur les utilisateurs du port qui comptent quotidiennement sur ce dernier pour l'importation, l'exportation et l'entreposage de leurs produits;
- expliquer de façon claire le processus du « MDP » et offrir l'opportunité d'y contribuer;
- offrir des possibilités de rétroaction aux membres du public, aux intervenants qui collaborent étroitement avec l'APB au port, ainsi qu'aux communautés des Premières nations;
- coordonner une conversation basée sur l'avenir du port permettant aux participants de contribuer en fonction de leur propre point de vue, de leur expérience et de ce qui leur importe.

En avril et en mai 2021, une série d'entrevues a été menée avec les locataires du port, les exploitants des terminaux et les propriétaires d'actifs. Les sujets d'entrevue comprenaient les détails de leurs opérations respectives à l'intérieur et à l'extérieur des terminaux, l'avenir de leurs entreprises, les obstacles à leur croissance, leurs opinions sur les opérations et sur les infrastructures portuaires, et des suggestions d'améliorations.

En mars 2022, une campagne portant sur l'opinion publique a été menée afin de déterminer le niveau de compréhension et de connaissance des résidents du Nouveau-Brunswick par rapport au port. En avril 2022, le site Internet du Port de Belledune a été mis à jour afin d'inclure du contenu sur le « MDP » et le processus de planification l'englobant. L'actualisation du site Internet a été jumelée à un sondage en ligne qui est resté accessible jusqu'au début juin 2022.

En mai 2022, une série d'ateliers de mobilisation ont été organisés avec les peuples des Premières nations, les autorités municipales et des entreprises privées. Au cours des ateliers, les participants ont été initiés au « MDP » et invités à réfléchir sur deux questions clés :

- qu'est-ce qui est la chose la plus importante que l'APB devrait considérer dans ce Plan et cette vision?
- imaginez que nous sommes en 2030. Qu'espérez-vous que l'APB ait réalisé?

La Stratégie d'engagement globale a permis à plus de 450 participants de contribuer directement au « MDP », que ce soit en ligne par téléphone ou en personne.

Les principales priorités ressorties par les participants étaient la croissance durable du port, la création d'emplois et le développement économique régional, suivi de près par l'environnement durable. De plus, les participants ont exprimé un fort désir afin que l'APB poursuive cette collaboration et cet engagement continu avec les intervenants commerciaux, les membres de la communauté et les communautés des Premières nations pendant l'implémentation du « MDP ».



Le Plan directeur

Le « MDP » inclut des recommandations à l'échelle du port et de ses districts sur deux phases distinctes.

Phase I : Optimisation de la vitesse de traitement et activation de nouveaux usages

Années 0 à 10

La Phase I se concentrera sur la sécurisation de nouveaux usagers industriels dépendants du marché maritime afin de tirer parti de l'infrastructure maritime existante et d'accroître le débit de fret au port en ayant une attention particulière à intégrer des opérations contrariant le changement climatique autant que possible. Cette initiative a pour but la création d'un regroupement d'activités industrielles à connotation maritime, comprenant l'importation/l'exportation de matériaux transformés parallèlement aux services traditionnels de transbordement de vrac liquide et sec.

Pendant que l'APB travaille à la maximisation du débit de fret, il entreprendra également l'exploration pour l'utilisation de l'énergie verte au port, l'implantation d'industries légères et le développement commercial à haute visibilité au sein de nouveaux districts de développement implantés sur les terrains non adjacents à la baie des Chaleurs. Ceci sera possible par l'établissement de nouveaux partenariats, la sécurisation de nouvelles ententes commerciales et, en ce qui concerne l'énergie verte, la collaboration avec les régulateurs et autres parties prenantes à façonner les bases de ces premiers projets verts au Nouveau-Brunswick.

Phase II : Établissement d'un district vert et diversification du port

Années 10 à 30

Tout au long de la Phase II, l'APB réalisera sa vision de diversification maximale du port, associée à l'expansion potentielle d'infrastructures maritimes afin d'accueillir des demandes supplémentaires de fret grâce au développement complet des différents districts. Un accent particulier sera mis sur le développement du District du pôle vert qui établira le port en tant que leader en énergie verte, et en procédés industriels verts. En définitive, la totalité du développement de ce Plan cherche à équilibrer les usages maritimes avec d'autres développements commerciaux et industriels, offrant un port robuste et diversifié pour une pleine croissance.





Plan à l'échelle du port

Le Plan à l'échelle du port, inclus dans le « MDP », se concentre sur les recommandations jouant un rôle essentiel dans la réalisation de la vision future de l'APB. Le lancement et la mise en oeuvre des recommandations à l'échelle du port sont presque exclusivement concentrés dans les premières étapes de la Phase I du « MDP ». Bien qu'il n'y ait que quelques recommandations à l'échelle du port spécifiques à la Phase II, la mise en oeuvre des recommandations comprises dans la Phase I pourrait se poursuivre durant la Phase II du « MDP » si nécessaire.



Gouvernance et administration

Phase I

La mise en oeuvre du « MDP » débutera **par la création** par l'APB d'un **Comité directeur du « MDP »**. Il sera composé de dirigeants de l'APB, des communautés des Premières nations et d'intervenants du port. Le Comité aura la responsabilité de veiller aux progrès du « MDP ». Pour ce faire, il devra élaborer des jalons et des indicateurs clés de performance pour mesurer les résultats.

Le « MDP » envisage de nouveaux développements qui incluront probablement des ententes commerciales de plus en plus complexes. En préparation, l'APB mettra en oeuvre une série de recommandations conçues pour améliorer sa capacité à facilement élaborer ses ententes commerciales, à les exécuter et à les administrer.

L'APB **développera et inaugurera un Processus d'approvisionnement standardisé pour les ententes commerciales**, en adoptant, entre autres, un modèle qui inclut l'adoption de délais standardisés pour les périodes de sollicitation, d'examen et de sélection, la standardisation des protocoles de communication, et la création d'une structure permanente de comités d'évaluation.

Tout au long de la Phase I du « MDP », l'APB **adoptera une Stratégie globale pour la disposition des terres**, qui associera ses objectifs généraux en matière de développement commercial et les tendances du marché au type de disposition à offrir pendant le processus d'approvisionnement (principalement la location en comparaison à la vente de lots). Cette stratégie permettra à l'APB d'adapter son approche à des types spécifiques de développement et, par conséquent, de maximiser les avantages pour elle-même (par exemple, par des revenus directs, des tiers investissements en capital, le contrôle accru, etc.), dans la mesure du possible. De plus, la stratégie comprendra également une politique qui aura pour fonction **d'intégrer et de faire respecter les débits de fret garantis** qui seront

inclus dans les ententes commerciales dont les usages sont dits maritimes. Ces garanties inciteront les locataires, promoteurs et les opérateurs du port à contribuer aux volumes de fret, soit un objectif primordial de l'APB d'augmenter le débit et, par conséquent, l'impact économique dans les districts du « MDP » lié aux infrastructures maritimes, au vrac liquide et sec, et à l'industrie maritime.

Afin de faciliter la gestion et l'administration de ces nouvelles ententes, l'APB **établira un Comité sur les ententes commerciales**. En plus de la création et de l'exécution des ententes commerciales, ce Comité veillera à ce que les tiers partis, les promoteurs et les opérateurs respectent leurs obligations énoncées dans leurs ententes commerciales respectives, qui peuvent inclure des garanties de volumes, un minimum d'investissements en capital, des exigences en matière d'entretien, des mesures incitatives à la gérance positive de l'environnement, des autorisations de sous-location, etc.

L'APB **travaillera avec les communautés des Premières nations afin de renforcer les opportunités de partenariat**. Cela pourra inclure l'établissement de programmes de formation et d'emploi pour les Premières nations en collaboration avec les nouveaux locataires, les promoteurs ou les opérateurs du port ou la conclusion d'un accord de développement conjoint sur un projet spécifique au port avec les Premières nations.

Protection des ressources régionales

Eau douce - Phase I

Deux grands réseaux d'eau douce, ceux de Glencore et d'Énergie NB, se trouvent à proximité du port. Actuellement l'accès de l'APB à l'eau douce par le réseau de Glencore est limité à un petit volume. Cependant, ce dernier est insuffisant pour attirer de nouveaux développements au port.

L'APB réalisera et mettra périodiquement à jour une étude prospective sur l'eau afin d'évaluer les prévisions sur 5 à 10 ans de la demande en eau douce au port, et ce, en utilisant les données des utilisateurs actuels et potentiels du port pour quantifier et mieux orienter les actions de l'APB en matière d'eau douce.

L'avenir du réseau d'eau douce de Glencore est actuellement incertain compte tenu du démantèlement de la Fonderie Brunswick. En combinaison à l'étude sur la demande potentielle en eau douce, l'APB participera activement aux conversations entourant l'avenir du réseau d'eau douce de Glencore. L'APB cherchera également à maintenir l'accès à ce réseau tout en demandant :

- le transfert de propriété du réseau à une nouvelle entité publique qui tient compte des besoins du village de Belledune et de l'APB;
- un nouvel investissement dans la remise en bonne condition du réseau d'eau douce;
- un engagement clair de la part des régulateurs concernant le volume maximal d'eau douce autorisé à être extrait de la rivière Jacquet, dont le volume peut avoir considérablement été plus élevé dans le passé;
- l'accès exclusif au surplus du réseau d'eau

douce.

De plus, de son côté, l'APB entamera des procédures pour **garantir l'accès exclusif à la capacité latente disponible du réseau d'eau douce d'Énergie NB**. Ce réseau pourra être considérablement augmenté avec l'installation de pompes additionnelles. Avec cet accès exclusif, l'APB sera en mesure d'accueillir de nouveaux développements au port et pourra ainsi **utiliser les fonds de tiers pour financer l'achat et l'installation de nouvelles pompes** nécessaires à l'accroissement de la capacité d'eau douce accessible au port.

Protection des ressources régionales

Électricité - Phase I

Le paysage changeant concernant les méthodes de production d'électricité au Nouveau-Brunswick et l'accroissement de la demande à l'accès à une énergie verte rentable obligera le port à jouer un rôle de premier plan dans la préconisation de technologies et de politiques énergétiques innovantes au niveau provincial.

En collaboration avec Énergie NB et d'autres autorités provinciales, l'APB **continuera à requérir l'exploitation de la Centrale de Belledune d'Énergie NB au-delà de 2030 grâce à une transition du charbon vers un carburant de source neutre en carbone** assurant la conformité avec les plans sur le changement climatique des autorités fédérales. Cela garantira qu'Énergie NB soit en mesure de continuer à approvisionner le port et la région en électricité, et ainsi de renoncer au besoin de trouver une alimentation de remplacement au charbon par la construction d'une nouvelle centrale électrique.

Simultanément, l'APB s'assurera de **sécuriser l'accès à une énergie verte abordable grâce à la poursuite d'un projet de microréseau** en partenariat avec Énergie NB. Ce microréseau permettrait à l'APB de produire et de distribuer de l'énergie verte générée par des projets régionaux impliquant des panneaux solaires, des éoliennes, une centrale biomasse et/ou de petits réacteurs modulaires. Le plein potentiel de ce projet de microréseau s'appuiera sur :

- le développement réussi d'un approvisionnement en énergie renouvelable dans le nord-est du Nouveau-Brunswick;
- la possibilité de contrôler la vitesse de montée en puissance et l'intermittence de certaines

énergies renouvelables (par exemple, l'énergie éolienne et solaire) grâce à l'entreposage de l'énergie.

À cette fin, l'APB **promouvra les projets existants et nouveaux d'énergie éolienne et solaire dans la région, et étudiera la possibilité d'implanter une centrale biomasse et/ou d'installer des petits réacteurs modulaires au port**. Ces derniers ont le potentiel de diversifier davantage l'approvisionnement d'énergies renouvelables au port par le microréseau.

De plus, l'APB **explorera le potentiel d'établir un système d'entreposage d'énergie au port**, ce qui permettrait à l'APB de renforcer l'énergie produite par des projets éolien et solaire régionaux.

Enfin, l'APB travaillera avec Énergie NB et d'autres parties prenantes pour **promouvoir les changements de politique énergétique permettant une plus grande innovation et flexibilité par rapport à la production et la vente d'énergie par des tiers**. Actuellement, Énergie NB a le pouvoir exclusif de distribuer et de vendre de l'électricité au Nouveau-Brunswick. Des efforts conjoints entre l'APB et Énergie NB seront essentiels pour la création d'opportunités économiques attrayantes pour des projets d'énergie verte dans la province.

Infrastructure maritime

L'approche adoptée dans le « MDP » concernant les recommandations relatives aux infrastructures maritimes à l'échelle du port commence par la maximisation de l'utilisation de l'infrastructure maritime existante, la planification de l'expansion du port au fur et à mesure que les volumes de fret augmentent et que la capacité disponible diminue afin que le port soit toujours à sa capacité optimale.

Phase I

Comme première étape, l'APB **programmera tous les terminaux à leur capacité pratique maximale. L'APB sollicitera et sécurisera d'important(s) utilisateur(s) pour les Terminaux 1 et 2.** Ceci pourrait être traduit par un utilisateur unique cherchant un accès exclusif à l'un ou à l'autre des terminaux, ou un opérateur de terminal qui administrera plusieurs utilisateurs à l'un ou à l'autre des terminaux. Comme décrit dans la section Gouvernance et administration, tout accord commercial devrait intégrer des garanties de débit et, séparément, pourrait inclure des obligations de financement par des tiers pour l'amélioration des infrastructures à l'un ou à l'autre des terminaux pour s'assurer qu'ils demeurent en bonne condition.

Séparément, l'APB **veillera avec QSL à la sécurisation de volumes supplémentaires de fret pour les Terminaux 3 et 4.** Cette assignation pourrait être jumelée à d'autres actions visant à optimiser l'espace d'entreposage et à poursuivre l'accroissement de la capacité d'entreposage aux terminaux et, séparément, la possibilité à draguer les postes d'amarrage à leurs profondeurs maximales autorisées afin d'accueillir de plus gros navires.

Phase II

Au cours de cette phase, l'APB **planifiera et développera un Programme d'expansion des infrastructures maritimes** pour anticiper les volumes de marchandises et de fret associés aux futurs besoins en capacité. Dans ce programme seront révisées les options comprenant la conception et la construction d'un nouveau terminal, Terminal 5, qui pourrait ressembler aux Terminaux 1 et 2 et ne servir qu'à un seul usage ou un terminal multi-usage avec une importante capacité de circulation et d'entreposage comme les Terminaux 3 et 4. De plus, afin de répondre aux besoins, dictés par le marché, le Terminal 5 pourrait être conçu pour accueillir des navires de type *Panamax*, c'est-à-dire des navires pouvant accueillir une charge allant jusqu'à 150 000 Tpl.

Par la suite, l'APB **mettra en oeuvre son Programme d'expansion des infrastructures maritimes** qui veillera à ce que les dépenses en capital soient faites prudemment et soient enclenchées juste avant que les terminaux deviennent en surcapacité.

Changement climatique et résilience

Phase I

Au cours des 30 prochaines années, des impacts environnementaux sur le port seront perceptibles dû au changement climatique. La probabilité d'occurrences de paramètres climatiques clés – tels que l'élévation du niveau de la mer, l'action des vagues, et les cycles de gel et de dégel – devrait augmenter, ce qui entraînera des répercussions sur les infrastructures et limitera potentiellement les opérations.

L'APB continuera de s'appuyer sur son évaluation initiale des risques en lien avec le changement climatique au port pour identifier davantage d'interventions physiques et des stratégies visant à intégrer des infrastructures résilientes dans le développement futur du port et, finalement, à adopter un Plan d'action contrant le changement climatique.

En collaboration avec les autorités environnementales et autres parties prenantes, l'APB mènera des études de faisabilité pour **identifier de nouvelles options d'infrastructures résilientes riveraines et terrestres sur tout son territoire contrant les paramètres climatiques à forte probabilité d'événements**. Le résultat de ces études de faisabilité permettra à l'APB **d'élaborer un**

ensemble de normes de planification à l'échelle du port qui intègre le changement climatique et la résilience dans les travaux d'infrastructure réalisés par l'APB et d'autres tiers partis au port.

L'APB **finalisera et mettra en oeuvre son Plan d'action sur le changement climatique** qui mettra en lumière les périodes qui auront potentiellement un impact sur les opérations portuaires, intégrant les options d'infrastructures résilientes efficaces et les normes de planification à l'échelle du port. Le Plan d'action sur le changement climatique inclura des programmes de surveillance de l'efficacité des interventions sur les infrastructures et d'autres impacts liés au changement climatique sur les infrastructures et les opérations du port.

Gérance de l'environnement

Phase I

L'accent mis sur les nouveaux développements au port nécessitera une approche réfléchie pour minimiser les impacts environnementaux négatifs dans la mesure du possible.

En outre, l'APB **établira un dialogue approfondi avec les régulateurs concernant les futurs projets du port**, y compris le potentiel d'expansion des infrastructures maritimes et l'introduction de nouvelles utilisations telles que la production d'hydrogène vert et d'ammoniac vert, l'établissement de petits réacteurs modulaires, l'entreposage de batteries à grande échelle, et la séquestration du carbone dans le District du pôle vert. Cela permettra à l'APB, à ses partenaires de développement et aux régulateurs de collaborer en amont dans le processus de développement afin d'explorer des procédures minimisant l'impact environnemental des projets au port et, également, d'identifier les politiques ou les lois environnementales ne prenant pas compte de ces nouvelles technologies innovantes. Par conséquent, il est fort plausible que les projets au port soient les premiers de ce genre dans la province du Nouveau-Brunswick et que des ajustements et/ou modifications de certaines politiques et/ou lois environnementales soient nécessaires. Cette relation en amont permettra une communication et une collaboration claires entre les parties et minimisera l'incertitude tout au long du processus de développement de ces projets, donnant aux promoteurs une confiance supplémentaire concernant la progression de leurs projets tout en atténuant et minimisant les impacts environnementaux.

De plus, l'APB collaborera avec les communautés des Premières nations, les autorités et d'autres intervenants pour **élaborer, lancer et maintenir une Politique environnementale** au port. Gérée par l'APB, la politique représente l'opportunité pour le port de mener un travail environnemental avec tous. Le programme pourrait se concentrer

sur la préservation ou la restauration d'habitats en danger au port et à proximité, ou soutenir des programmes d'éducation ou de formation conçus pour renforcer la sensibilisation et les compétences en matière de conservation de l'environnement. Le financement du programme pourrait provenir d'une redevance prélevée sur les nouveaux développements au port.

L'APB tirera parti de son engagement envers la gérance de l'environnement en **intégrant une structure de mesures financières au sein des ententes commerciales pour encourager les promoteurs à poursuivre la gérance environnementale au-delà des exigences légales et réglementaires**. Dans une telle structure, les promoteurs ou les utilisateurs pourraient donc être récompensés par des rabais sur le prix de leur location ou de leur débit de fret. Par exemple, en décalant leur consommation d'énergie aux périodes moins achalandées, en choisissant d'acheter une flotte de distribution de véhicules entièrement électriques, en intégrant la production d'énergie renouvelable comme des panneaux solaires sur leurs bâtiments et autres structures, et en pondérant leur consommation d'eau dans l'ensemble de leurs installations.

Plan à l'échelle des districts

La vision du port est centrée sur le développement d'une série diversifiée de districts liés aux usages du sol suivants :

- le vrac liquide et sec, Ro-Ro;
- l'industrie maritime;
- l'industrie légère;
- le pôle vert;
- le développement commercial à haute visibilité.

Comme illustrer à la droite de ce texte, les districts à proximité des Terminaux 1 à 4 sont réservés aux usages dépendants du transport maritime, tandis que les autres utilisations sont concentrées dans les districts éloignés de la baie des Chaleurs. Assurer le plus haut degré d'accès aux utilisateurs dépendants du transport maritime sera essentiel pour maximiser un débit de volumes élevés au port et réaliser la vision de l'APB.

Le Plan à l'échelle des districts n'est pas absolu. Bien que, comme mentionné ci-dessus, il sera critique de garder les usages maritimes à proximité des infrastructures maritimes, la taille, la configuration et l'emplacement de la plupart des districts peuvent être modifiés au cours des 30 prochaines années pour s'adapter de manière dynamique aux changements du marché, aux nouveaux objectifs politiques et aux impacts réglementaires qui influencent le développement du port. Également, des zones tampons entre certains districts offrent une flexibilité supplémentaire, s'adaptant au développement qui excède un district spécifique.

Légende

	Infrastructure maritime
	District du vrac liquide et sec, Ro-Ro
	District de l'industrie maritime
	District de l'industrie légère
	District du pôle vert
	District du développement commercial à haute visibilité
	Acquisition – Installation de manutention en vrac de Glencore
	Zone tampon



Baie des Chaleurs



Route 134

CN

Route 11

District du vrac liquide et sec, Ro-Ro

Phase I

Le succès du District du vrac liquide et sec, Ro-Ro repose sur la capacité de l'APB à **acquérir les terrains où est située l'installation de manutention en vrac de Glencore**, l'ancien exploitant, actuellement dans le démantèlement de sa fonderie. Ces terrains de 87 acres (lots 20444840 et 20278339) se trouvent directement entre les Terminaux 1 à 4 et les autres lots sous la tutelle de l'APB. Plus important encore, l'emplacement de cette installation, adjacente aux infrastructures maritimes, la rend extrêmement attrayante pour de potentiels utilisateurs.

Après l'acquisition des lots de l'installation de manutention en vrac, l'APB **adoptera une approche multi-usage afin de développer ce district**. Cela permettra au port de répartir le risque sur une grande variété de marchandises et d'utilisateurs potentiels, en minimisant l'impact négatif sur les revenus du port. **Dans la mesure du possible, l'APB réutilisera également les infrastructures existantes de manutention et d'entreposage des matériaux en vrac**. Cela peut inclure les infrastructures incluses dans l'installation de manutention en vrac de Glencore (par exemple, les réservoirs d'acide en vrac et la tuyauterie associée, les dômes d'entreposage de concentrée et/ou le bâtiment de déchargement pour les wagons de trains et les camions) ou d'autres infrastructures situées sur les terminaux maritimes, mais appartenant à des tiers qui pourraient ne plus en avoir besoin (par exemple, le système de convoyage du Terminal 2 appartenant à Énergie NB).

Pendant le développement du district, une attention particulière devra être portée aux besoins des futurs utilisateurs du District de l'industrie maritime. Ainsi, l'APB **préservera les droits de passage de ces derniers, dans le District du vrac liquide et sec, Ro-Ro, afin de permettre la future installation de connexions terrestres** (par exemple, des convoyeurs et des pipelines) entre les terminaux maritimes et le District de l'industrie maritime.



Au fur et à mesure que l'APB développe ce nouveau district, le District du vrac liquide et sec, Ro-Ro, elle **améliorera également l'utilisation du Parc d'entreposage de vrac liquide**. Actuellement utilisé uniquement comme installation d'entreposage, l'aménagement d'installations de chargement permettrait également la distribution de produits en vrac liquide par camion-citerne ou par train. Ce nouvel aménagement bonifiera au Parc d'entreposage de vrac liquide actuel et établira davantage le port en tant que nouvelle plaque tournante pour les marchandises en vrac liquide. L'APB identifiera et collaborera avec des utilisateurs qui ont ce même objectif à l'esprit.

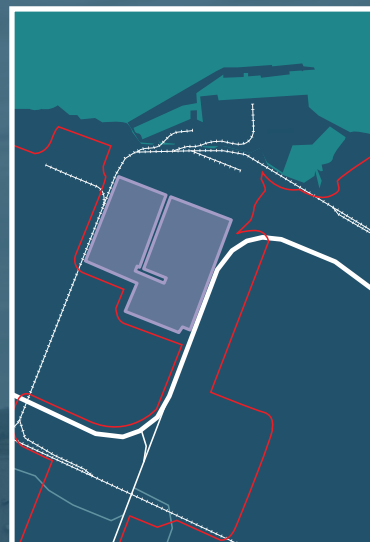
Enfin, l'APB **continuera sa conversation avec le CN concernant le potentiel d'utiliser l'infrastructure ferroviaire au port pour le transport de marchandises en lien avec les opérations Ro-Ro** et autres. Bien que ces conversations n'en soient qu'à leurs débuts, il sera important de concevoir comment l'APB pourrait intégrer l'infrastructure maritime, routière et ferroviaire nécessaire pour soutenir les opérations Ro-Ro dans le programme global du district.

Phase II

Au fur et à mesure que les marchandises de vrac liquide et sec, ainsi que l'activité potentielle de Ro-Ro s'accroîtront au port, l'APB travaillera avec le CN, les intervenants du port et d'autres parties prenantes pour optimiser davantage le système ferroviaire du port afin de soutenir les opérations de transbordement de marchandises en vrac à volume élevé.

District de l'industrie maritime

Le développement dans ce district se concentrera sur l'industrie maritime lourde qui dépend de l'accès à l'eau profonde pour l'importation et/ou l'exportation de matières premières et de produits finis. Les entreprises établies dans ce district auront leurs opérations de transformation et de fabrication au port et pourraient produire des produits destinés aux industries chimiques, agrochimiques et sidérurgiques. Conformément aux objectifs écologiques du port, les industries qui s'engagent à intégrer de l'énergie verte et/ou des processus plus écologiques dans leur production auront priorité.



Phase I

Comme recommandation initiale, l'APB **réservera de grandes parcelles (50 à 60 acres) pour développer ce district**. Bien que les besoins ultimes d'espace des futurs utilisateurs varient, il est essentiel de pouvoir offrir de vastes surfaces aménageables aux potentielles industries maritimes afin d'attirer des entreprises ayant une grande empreinte ou celles intéressées par un espace supplémentaire pour s'adapter à une croissance progressive dans le district. Le port devra soigneusement réviser les demandes concernant de plus petits développements qui pourraient entraîner des configurations sous-optimales des parcelles restantes du district, et ainsi avoir un impact sur le potentiel de l'APB à les commercialiser et à sécuriser des utilisateurs.

De plus, l'APB **établira un partenariat avec les autorités provinciales et fédérales pour créer et mettre en oeuvre un Programme incitatif visant à attirer des locataires industriels clés au port**. Le démarrage de l'activité industrielle au port nécessitera probablement un effort coordonné entre le port et les autorités de développement économique aux niveaux provincial et fédéral afin d'identifier les mesures incitatives pertinentes à mettre à la disposition des utilisateurs admissibles, et ce, sur une période spécifique d'avantages commerciaux. Les mesures incitatives pourraient inclure des réductions d'impôts et des exonérations fiscales, des exonérations de frais, un financement à faible coût ou des subventions pour la construction d'immobilisations, ou d'autres améliorations.

L'APB **préservera l'accès ferroviaire au district durant la durée intégrale du développement**.

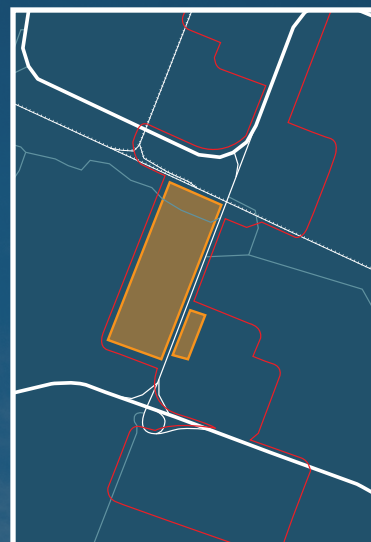
La connexion ferroviaire du port au réseau du CN longe la limite ouest du District de l'industrie maritime. Bien que l'accès ferroviaire ne soit pas primordial pour tous les utilisateurs industriels, il sera essentiel d'assurer qu'aucun développement n'empêche l'accès ferroviaire dans le futur afin de poursuivre le développement du district à son plein potentiel.

Phase II

L'APB continuera à appliquer les recommandations de la Phase I durant la Phase II.

District de l'industrie légère

Situé plus loin des terminaux maritimes, ce district focalisera sur le développement de l'industrie légère qui ne dépend pas de l'industrie maritime. Les industries potentielles de ce district pourraient inclure la fabrication d'emballages, l'emballage d'aliments, la production de granulés de bois et la fabrication de matériaux de construction.



Phase I

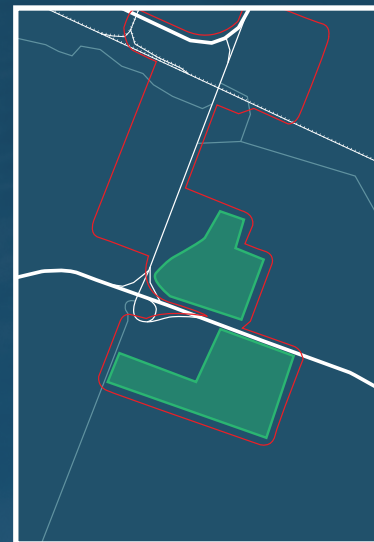
Bien que les utilisateurs de ce district ne soient peut-être pas dépendants du secteur maritime, au fur et à mesure que de nouveaux utilisateurs démontrent un intérêt envers ce district, **l'APB privilégiera les entreprises d'industrie légère dont les activités sont complémentaires aux activités maritimes du port.** Les producteurs de granulés de bois, par exemple, pourraient fournir des matières premières à la Centrale de Belledune reconvertie pour la combustion de biomasse ou choisir d'exporter des granulés de bois finis à l'échelle mondiale. De même, les fabricants de matériaux de construction pourraient exporter du bois ou des granulés de bois par le port tout en soutenant simultanément la demande régionale.

Phase II

Actuellement, la capacité routière au sein du port et dans le réseau routier régional environnant est adéquate. Cependant, à mesure que de nouveaux utilisateurs s'établiront dans le district, **l'APB optimisera le réseau routier du port pour soutenir la croissance continue des utilisateurs de l'industrie légère,** dont la majorité du déplacement des biens se fera par camions. Les routes pourront être élargies ou réalignées pour assurer un flux de trafic efficace et sécuritaire au port. Les connexions avec le réseau routier provincial seront également évaluées afin d'identifier de potentielles améliorations.

District du pôle vert

Alors que l'écologisation des industries maritimes et d'autres opérations portuaires sera un objectif clé de l'APB, elle établira également un district distinct à l'établissement de projets verts. Ceux-ci pourraient inclure, entre autres, des systèmes avancés d'entreposage d'énergie, et des installations de fabrication de batteries et de séquestration du carbone.



Phase I

Pour débuter, l'APB **établira un partenariat avec les autorités fédérales et provinciales pour s'aligner, élaborer et commercialiser des mesures incitatives pour le développement vert par des tiers**. Il pourrait s'agir d'une extension du Programme incitatif décrit dans le cadre du District de l'industrie maritime ou il pourrait exister en tant que programme incitatif autonome générant des avantages additionnels.

Le démarrage du développement du district se fera par le **lancement d'une campagne de marketing par l'APB dédiée à la sollicitation de nouveaux développements verts**. Réalisée dans le cadre du « MDP », cette campagne de marketing jettera les bases pour de futures opportunités d'approvisionnement en faisant connaître les possibilités de développement du port.

Similaire au District de l'industrie légère, l'APB **accordera également la priorité aux développements verts qui complètent les autres activités du port et qui peuvent s'accroître à mesure que le marché mûrit**. Une usine de fabrication de batteries, par exemple, pourrait servir de banc d'essai pour le développement d'un système d'entreposage d'énergie au port, un élément clé du microréseau portuaire, identifié dans le cadre des initiatives d'alimentation à l'échelle du port. Il est tout aussi important que l'APB et ses partenaires de développement atténuent les risques en commençant par de petites opportunités

comme des projets pilotes qui pourront ensuite se développer à mesure que les marchés émergent et arrivent à maturité. Cette approche progressive garantit la progression des projets verts innovants tout en gérant soigneusement la prospérité du port.

S'appuyant sur cette approche complémentaire et progressive, le port **incitera séparément les investissements de tiers dans les infrastructures de microréseaux et dans de potentiels projets d'énergie verte, tant au port que dans la région**. L'APB pourrait choisir de lier cet investissement à d'autres développements au port par des frais d'utilisation ou un fonds à des fins spéciales pour couvrir les dépenses en capital de l'infrastructure de microréseaux ou travailler en tant que chef de file au sein de la province dans l'identification de promoteurs d'énergie verte pour l'établissement de nouveaux projets.

Phase II

L'APB continuera à appliquer les recommandations de la Phase I à la Phase II.



District du développement commercial à haute visibilité

L'analyse du marché immobilier commercial et industriel menée dans le cadre du « MDP » a révélé une opportunité pour le développement potentiel de projets commerciaux sur la propriété du port contiguë au croisement de la route 11 et au chemin Turgeon à la sortie 344. Situé du côté sud de la route 11 du Nouveau-Brunswick, ceci assure la préservation des parcelles du côté nord pour le District du pôle vert. Le développement commercial à haute visibilité pourrait inclure des bureaux, des logements en bordure de la route ou des établissements de vente au détail tels qu'une station-service ou un restaurant.



Phase I

L'analyse de marché incluse dans le « MDP » a suggéré que le développement d'un district commercial justifiait une étude supplémentaire. Par conséquent, le port mènera, tout d'abord, **une étude de marché commerciale ciblée** pour comprendre la demande locale et déterminer l'utilisation et l'échelle appropriées d'un potentiel développement commercial à haute visibilité. Cette étude comprendra également un aperçu des promoteurs privés potentiels avec lesquels l'APB pourrait s'associer pour la conduite d'un projet pilote.

Si les résultats de l'étude de marché commerciale ciblée sont prometteurs, l'APB **sécurisera un partenaire pour gérer conjointement un projet pilote de développement commercial**. Ce partenaire compléterait l'étude de marché avec des connaissances locales supplémentaires et une expertise de l'industrie, et guiderait le processus de développement en veillant à ce que le projet pilote ait la meilleure chance de réussite. Le partenariat garantirait que le port reçoive une compensation appropriée des revenus générés par le projet et pourrait inclure des engagements à poursuivre cette collaboration pour des développements futurs si les parties voient un avantage mutuel.

Phase II

Bien que le territoire associé à ce district soit proche du District du pôle vert, dû à son unique proximité à la route 11, les parcelles incluses dans le District de développement commercial à haute visibilité devraient être préservées pour de futur(s) développement(s) commercial(aux)/de détail. L'APB **mettra en réserve les terres restantes** et surveillera attentivement la demande et le marché avant d'opter pour la transition de toute propriété non développée vers un autre usage non inclus dans le District de développement commercial à haute visibilité.

Les cinq premières années

L'implémentation réussie du « MDP » nécessitera la mise en oeuvre diligente des recommandations suivantes à l'échelle du port et des districts au cours des cinq premières années.

Plan à l'échelle du port

Gouvernance et administration

1. Créer un Comité directeur du « MDP ».
2. Élaborer et inaugurer un Processus d'approvisionnement standardisé pour les ententes commerciales.
3. Adopter une Stratégie globale pour la disposition de terres.
4. Intégrer et faire respecter les garanties de débit de fret prévues dans les ententes commerciales.
5. Établir un Comité sur les ententes commerciales afin d'administrer les ententes commerciales et d'assurer la conformité.
6. Travailler avec les collectivités des Premières nations pour accroître les possibilités de partenariat.

Protection des ressources régionales

Eau douce

1. Réaliser et mettre à jour périodiquement une étude prospective sur l'eau douce afin d'évaluer les prévisions de demande sur 5 à 10 ans.
2. Participer activement aux conversations entourant l'avenir du réseau d'eau douce de Glencore.
3. Maintenir l'accès aux volumes d'eau actuels du système de Glencore et négocier l'accès à un volume supplémentaire.
4. Garantir l'accès exclusif à la capacité latente disponible dans le réseau d'eau douce d'Énergie NB et utiliser les fonds de tiers pour financer l'achat et l'installation de nouvelles pompes afin d'augmenter la capacité de pompage d'eau douce.

Électricité

1. Continuer à requérir l'exploitation de la Centrale de Belledune au-delà de 2030 grâce à une transition du charbon vers une alternative neutre en carbone.
2. Sécuriser l'accès à une énergie verte abordable grâce à la poursuite d'un projet de microréseau au port en partenariat avec Énergie NB.
3. Promouvoir les projets existants et nouveaux d'énergie éolienne et solaire dans la région.
4. Étudier la possibilité d'implanter une centrale biomasse et/ou d'installer des petits réacteurs modulaires au port.

Infrastructure maritime

1. Programmer tous les terminaux à leur capacité pratique maximale :
 - Solliciter et sécuriser d'important(s) utilisateurs(s) pour les Terminaux 1 et 2; et
 - Veiller avec QSL à la sécurisation de volumes supplémentaires de fret pour les Terminaux 3 et 4.

Changement climatique et résilience

1. Mener des études de faisabilité pour de nouvelles options d'infrastructures résilientes riveraines et terrestres au port, contrant les paramètres climatiques à forte probabilité d'événements.
2. Élaborer un ensemble de normes de planification à l'échelle du port qui intègre le changement climatique et la résilience dans les travaux d'infrastructure.
3. Finaliser et mettre en oeuvre un Plan d'action sur le changement climatique.

Gérance de l'environnement

1. Établir un dialogue approfondi avec les régulateurs concernant les futurs projets au port.
2. Élaborer, lancer et maintenir une Politique environnementale.
3. Intégrer une structure d'incitatifs financiers au sein des ententes commerciales pour encourager les promoteurs à poursuivre la gérance environnementale au-delà des exigences légales et réglementaires.

Plan à l'échelle des districts

District du vrac liquide et sec, Ro-Ro

1. Acquérir les terrains où est située l'installation de manutention en vrac de Glencore.
2. Adopter une approche multi-usage afin de développer le district.
3. Réutiliser les infrastructures existantes de manutention et d'entreposage des matériaux en vrac, dans la mesure du possible.
4. Préserver des droits de passage sur l'ensemble du district pour accueillir la future implantation connexions terrestres.
5. Améliorer l'utilisation du Parc d'entreposage de vrac liquide.

District de l'industrie maritime

1. Réserver de grandes parcelles pour le développement du district.
2. Établir un partenariat avec les autorités provinciales et fédérales pour créer et mettre en oeuvre un Programme sur les mesures incitatives visant à attirer des locataires industriels clés au port.

District de l'industrie légère

1. Privilégier les entreprises d'industrie légère dont les activités sont complémentaires aux activités maritimes du port.

District du pôle vert

1. Établir un partenariat avec les autorités fédérales et provinciales pour s'aligner, élaborer et commercialiser des mesures incitatives pour le développement vert par des tiers.
2. Lancer une campagne de marketing dédiée à la sollicitation de nouveaux développements verts.
3. Accorder la priorité aux développements verts qui complètent les autres activités du port et qui peuvent s'accroître à mesure que le marché mûrit.
4. Inciter les investissements de tiers dans les infrastructures de microréseaux et de potentiels projets d'énergie verte, tant au port que dans toute la région.

District du développement commercial à haute visibilité

1. Mener une étude de marché commerciale ciblée pour comprendre la demande locale et déterminer l'utilisation et l'échelle appropriées d'un potentiel développement commercial à haute visibilité.
2. Sécuriser un partenaire pour gérer conjointement un projet pilote de développement commercial.



Équipe, acronymes et références

Équipe

Conseil d'administration de l'Administration portuaire de Belledune :

Hermel Vienneau, *Président*

Iris Auclair-Bernard, *Vice-présidente*

Lorio Roy, *Directeur*

Luc Roy, *Directeur*

Lucien Sonier, *Directeur*

Équipe de l'Administration portuaire de Belledune :

Denis D. Caron, *Président-directeur général*

Sylvain Raymond, *Vice-président finance et développement des affaires*

Jeffrey David, *Directeur de l'ingénierie*

Jennifer Cleversey-Moffitt, *Conseillère juridique & secrétaire générale*

Brad Mann, *Gestionnaire du développement des affaires*

Todd Dempsey, *Directeur des opérations*

Maurice Losier, *Contrôleur*

Susan Furlotte, *Ingénieure technologue / Superviseure de l'entretien*

Mariette Hachey-Boudreau, *Analyste du SIG*

Jessica Vienneau, *Gestionnaire des ressources humaines et des communications*

Lynn Russell, *Adjointe exécutive*

Monica Legacy, *Technicienne en exploitation*

Lise Godin, *Commis aux finances*

Ronald Guitard, *Adjoint à l'entretien*

Keith Legacy, *Adjoint à l'entretien*

Rachelle Couture, *Adjointe administrative*

Directeur de projet :

The logo for HATCH is displayed in a bold, red, sans-serif font. The letters are spaced out, and the 'A' has a unique triangular cutout in its center.

Équipe de projet :

Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)

Grant Thornton LLP

Huntchinson Creative

Martin Associates

Roy Consultants

Turner Drake & Partners LTD.

Violet Consulting

Acronymes

APB Administration portuaire de Belledune

CN Canadien National

Énergie NB Société d'énergie du Nouveau-Brunswick

Glencore Glencore Canada Corp.

MDP Plan directeur

Port Port de Belledune

QSL Quebec Stevedoring Company Ltd.

Ro-Ro Roulier



Références

Gouvernement du Canada. *Administrations portuaires canadiennes*. 2020.

Images

Page couverture : BPA, n.a.

Pages i à 35 : BPA, n.a.

Pages 36 et 37 : AdobeStock, 345145931, n.a.

Pages 40 à 43 : BPA, n.a.



