Rapport sur la durabilité 2020

Vancouver Fraser Port Authority

Aperçu **03**

À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser 04

Points clés de 2020 05

Notre approche en matière de durabilité 06

Collaboration 07

À propos du Port de Vancouver 08

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux **09**

Entreprise concurrentielle 10

Main-d'oeuvre efficiente 11

Investissement stratégique et gestion des biens 12

Environnement sain **13**

Écosystèmes sains 14

Lutte contre le changement climatique 15

Pratiques responsables 16

Communautés florissantes **17**

Bon voisinage 18

Relations communautaires 19

Relations avec les Autochtones 20

Sûreté et sécurité 21

À propos de ce rapport **22**

Global Reporting Initiative index 24

Assurance 25

Données sur le rendement de l'entreprise **26**

Rapport sur la durabilité 2020

Le présent rapport s'intéresse aux sujets comportant les plus importantes répercussions sur les plans économique, environnemental et social des activités du Port de Vancouver, et il détaille les initiatives menées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour répondre à ces impacts.

Le contenu du rapport est éclairé par les principes de définition du contenu du rapport des normes GRI (Global Reporting Initiative). D'autres détails à propos du processus de détermination de l'importance sont offerts dans la section Détails du rapport.

Nous avons défini ce que signifie un port durable pour nous. Notre définition porte sur 10 domaines d'intérêt qui représentent les plus importants défis et possibilités en matière de durabilité auxquels est confrontée la communauté portuaire. Il s'agit de nos sujets importants, qui forment la base de ce rapport. Par l'entremise d'activités de mobilisation et de consultation continues et dans le cadre du rapport concernant différents projets, nous avons déterminé plusieurs sujets secondaires au sein de chaque domaine d'intérêt qui sont pertinents pour les intervenants et les groupes d'intérêt. L'approche suivie pour prendre en compte ces sujets secondaires est présentée au sein de chaque domaine d'intérêt.

Sujets du rapport

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Domaine d'intérêt	Sous-sujets
Entreprise concurrentielle	Efficacité et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement
Main-d'œuvre efficiente	Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Disponibilité et stabilité de la main-d'œuvre Diversité et inclusion
Investissement stratégique et gestion des biens	Utilisation des terres Réalisation des infrastructures

Environnement sain

Domaine d'intérêt	Sous-sujets
Écosystèmes sains	Qualité de l'eau Biodiversité
Lutte contre le changement climatique	Émissions de gaz à effet de serre qualité de l'air Adaptation au changement climatique
Pratiques responsables	Infrastructure durable Pratiques responsables liées à la chaîne d'approvisionnement

Communautés florissantes

Domaine d'intérêt	Sous-sujets
Bon voisinage	Relations communautaires Bruit et nuisance
Relations communautaires	Activité économique locale et nationale Investissement communautaire
Relations avec les Autochtones	Activités de mobilisation des Autochtones Possibilités offertes aux Autochtones
Sûreté et sécurité	Sûreté et sécurité du public, des navires et des infrastructures Préparation aux situations d'urgence

L'utilisation des pronoms « nous » et « notre » fait référence à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Cliquez sur cette icône tout au long du rapport pour modifier la présentation des données et afficher davantage de renseignements.

Tout au long du rapport, le symbole √ désigne une mesure pour laquelle on a obtenu une certification indépendante.

Message du président-directeur général

"Nous sommes déterminés à être un chef de file de la durabilité et à promouvoir cette dernière au Port de Vancouver et dans le secteur maritime mondial."

L'année 2020 restera dans les livres d'histoire partout dans le monde. Nous avons été témoins de confinements généralisés et d'une course mondiale au vaccin à la suite d'une pandémie internationale. Nous avons aussi vu des bouleversements en faveur du changement social. L'année 2020 a été tout aussi mémorable pour les terminaux, les exploitants et les entreprises qui composent le Port de Vancouver. Ensemble, nous avons été confrontés à des défis inédits provoqués par la pandémie de COVID-19 – notamment l'annulation de la saison des croisières – et avons mis en œuvre des protocoles et procédures destinés à protéger la santé et la sécurité de nos employés et celles des employés de l'ensemble du port tout en maintenant l'ouverture du port et la circulation des marchandises. À l'administration portuaire, comme dans de nombreux autres lieux, la plupart de nos employés sont passés du travail au bureau au travail à distance. Nous avons également fait de nos événements communautaires principaux en personne à Canada Place – la fête du Canada à Canada Place, Noël à Canada Place, et d'autres événements encore – des événements virtuels.

Mais à travers tout cela, l'année 2020 a également mis en avant la valeur et la résilience du Port de Vancouver. Grâce aux efforts assidus des pilotes et transporteurs maritimes, des débardeurs, des exploitants de terminaux, des employés de chemin de fer, des entreprises de camionnage et des conducteurs de camions, et des nombreuses autres personnes qui appartiennent à la communauté du port, les échanges commerciaux se sont poursuivis. Nous sommes reconnaissants des efforts et de l'implication de la communauté portuaire dans son ensemble qui a travaillé dans des conditions très difficiles pour préserver l'ouverture du port en tout temps et jour après jour. Cette communauté a permis aux Canadiens dans l'ensemble du pays de continuer à recevoir les biens essentiels. Grâce à ce travail acharné, les marchandises transitant par le port ont augmenté de 1 %, passant de 144,2 millions de tonnes métriques l'année dernière à la même période à 145,5 millions de tonnes métriques cette année, de nouveaux records annuels ayant été atteints pour les céréales, la potasse et le marché des conteneurs.

Les événements de 2020 ont également mis l'accent sur les défis futurs auxquels nous sommes confrontés et aux occasions que nous pouvons exploiter pour non seulement remplir notre mandat d'administration portuaire canadienne, mais également pour faire progresser notre vision consistant à faire du Port de Vancouver le port le plus durable du monde. Pour nous, un port durable est un port qui apporte la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux tout en maintenant un environnement sain et en permettant aux communautés de prospérer. Nous sommes déterminés à être un chef de file de la durabilité et à promouvoir cette dernière au Port de Vancouver et dans le secteur maritime mondial. Nous estimons que le fait d'investir dans l'infrastructure de la porte d'accès, d'étendre l'influence environnementale du port à l'échelle planétaire et de contribuer à la résilience des communautés nous fera progresser.

En ce qui a trait à la première de ces trois occasions, nous avons vu que les prévisions pour la croissance des échanges commerciaux et de la population de notre région rappellent le besoin de disposer d'une infrastructure de bonne conception, durable et offrant un soutien à la collectivité, comme nos projets de porte d'accès. Ces projets ont vocation à appuyer la capacité commerciale dans l'ensemble de la région en augmentant l'efficience du déplacement des marchandises. Ils sont aussi destinés à réduire les répercussions des échanges commerciaux sur les communautés locales en traitant les bouchons de circulation et en réduisant les émissions. À long terme, ces projets consolideront la compétitivité de la région en tant que carrefour d'échanges commerciaux sur la côte ouest, ce qui sera non seulement profitable pour le Lower Mainland, mais aussi pour le Canada dans son ensemble.
Dans le même ordre d'idées, nous dirigeons aussi des projets qui répondent à la question urgente de la baisse de la capacité des terminaux à conteneurs sur la côte ouest canadienne. Le projet proposé de Terminal 2 à Roberts Bank à Delta est l'un de ces projets. Il s'agit d'un projet de très grande importance pour le pays. S'il est construit, il augmentera d'un tiers la capacité du port en conteneurs, tout en conservant un accès au marché mondial pour les exportateurs canadiens, et un accès efficient des consommateurs aux biens importés pendant encore deux décennies. L'investissement continu dans l'infrastructure et l'accès à des terres propices pour les échanges commerciaux seront essentiels pour soutenir l'économie canadienne et la compétitivité du Port de Vancouver au pays et à l'échelle mondiale.

Il existe une deuxième occasion qui consiste à tirer profit de notre influence en matière d'environnement. Nous nous concentrons sur notre direction de programmes d'action sur la qualité de l'air et le climat et sur notre participation à ces programmes conçus pour contribuer à la conservation de l'énergie, à la réduction des aérocontaminants et des émissions de gaz à effet de serre, et à la promotion des sources d'énergie renouvelable. Nous reconnaissons l'importance de montrer l'exemple par nos propres pratiques. Nous nous enorgueillissons de notre engagement à réduire les émissions de gaz à effet de serre de notre entreprise de 40 % d'ici 2030, et de parvenir à la carboneutralité d'ici 2050. Nous travaillons également à appuyer la transition vers le gaz naturel liquéfié (GNL), en tant que combustible marin, avec pour objectif d'offrir des services de mazoutage au GNL au port dès 2022. L'intérêt croissant pour l'utilisation du GNL dans l'industrie maritime commence à ouvrir la voie à une potentielle réduction concrète des polluants atmosphériques et des émissions des gaz à effet de serre.

En tant que chef de file dans le domaine de la durabilité, nous apportons l'expertise canadienne en matière d'environnement à l'industrie portuaire mondiale grâce à des initiatives comme le programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés que dirige l'Administration portuaire. En mettant en œuvre des ralentissements volontaires et des tentatives de déplacement pour les navires circulant à travers des aires d'alimentation de la population résidente du sud d'épaulards, ce programme récompensé permet la collecte de données précieuses au sujet de l'effet du bruit sous-marin produit par les navires sur ces populations vulnérables. Ces initiatives réduisent substantiellement le bruit qui a une incidence sur ces mammifères emblématiques – une réduction de 50 % du bruit sous-marin en 2019. Nous utilisons ce programme pour façonner l'avenir du transport maritime non seulement au Port de Vancouver, mais aussi à travers le monde.

Enfin, nous continuons à trouver des occasions d'entretenir des relations de bon voisinage avec les communautés locales. Nos projets d'infrastructure favorables aux échanges commerciaux représentent une manière de parvenir à ce résultat. Nos projets d'infrastructure dirigés par l'Administration portuaire fournissent des emplois et contribuent à stimuler la reprise économique de la région à un moment charnière. Ces projets ont permis aux employés de continuer à travailler durant l'une des années les plus difficiles. Nous reconnaissons également l'importance de collaborer de manière appropriée et efficace avec les nombreux groupes autochtones qui disposent de droits existants, ancestraux ou issus de traités, et d'intérêts connexes, et sur lesquels ces projets peuvent avoir des répercussions. Pour ce faire, nous avons conclu des ententes profitables à tous avec les groupes autochtones destinées à permettre le partage des retombées du projet, et nous entretenons un dialogue continu au sujet des possibilités et avantages avec d'autres groupes.

Nous investissons également directement dans nos communautés locales. En 2020, nous avons financé par l'intermédiaire de notre programme d'investissement communautaire 39 établissements, événements et organisations communautaires à hauteur de plus de 700 000 $ et 11 autres par le biais de la Caisse de secours Centerm, un fonds de deux millions de dollars créé pour appuyer les initiatives communautaires à proximité du terminal Centerm dans le centre-ville de Vancouver.

Les défis inédits de l'année 2020 ont mis en valeur et accentué la résilience et la valeur du plus grand port du Canada. En guise de conclusion, je souhaite féliciter les employés de l'Administration portuaire. Compte tenu de la complexité et de l'importance de nos activités, l'équipe de l'Administration portuaire a travaillé inlassablement pour maintenir le cap en cette année incroyablement difficile, et je souhaite exprimer mes remerciements à chacun des membres de l'équipe.

Robin Silvester
Président et Directeur général

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

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.

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 le dialogue fructueux, les intérêts partagés et la responsabilité collective.

Nos valeurs

Responsabilité
Amélioration continue
Collaboration
Réceptivité vis-à-vis de la clientèle

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser est chargée de la gestion des terres et des eaux fédérales du Port de Vancouver au nom des Canadiens et en appui des objectifs commerciaux nationaux. À titre de société sans actionnaires, constituée en janvier 2008 par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada*, nous relevons du ministre fédéral des Transports. Tout comme l'ensemble des administrations portuaires du Canada, nous sommes financièrement autonomes et touchons des revenus de location des terminaux et des autres locataires, ainsi que différents frais commerciaux. Nous investissons la majorité de notre flux de trésorerie à la suite des opérations dans les infrastructures portuaires afin d'augmenter la capacité dans le but de prendre en charge les échanges commerciaux croissants du Canada.

Le mandat des administrations portuaires canadiennes est précisé dans la *Loi maritime du Canada* :

- Contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de l'économie canadienne
- Organiser les services de transport maritime afin de répondre aux besoins des utilisateurs du port à un coût raisonnable
- Fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement
- Être à l'écoute des besoins et des priorités à l'échelle locale
- Encourager et prendre en compte les commentaires des utilisateurs et des collectivités locales

Nous veillons à ce que les opérations soient sécuritaires, fiables et durables, tout en prenant en considération la qualité de vie de nos voisins. Nous avons également mis en place des initiatives environnementales et mené des processus d'examen environnemental et d'examen de projet pour les travaux et les projets proposés sur les terres et dans les eaux du port.

Gouvernance

Le conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser assure la gouvernance, la supervision et l'approbation de l'orientation stratégique. La *Loi maritime du Canada* et nos lettres patentes prévoient la nomination et les responsabilités du Conseil d'administration, composé de 11 membres, dont quatre membres nommés par les gouvernements fédéral, provincial et locaux. Les sept membres restants sont recommandés par le ministre fédéral des Transports en consultation avec les usagers du port et nommés par le gouverneur fédéral en conseil.

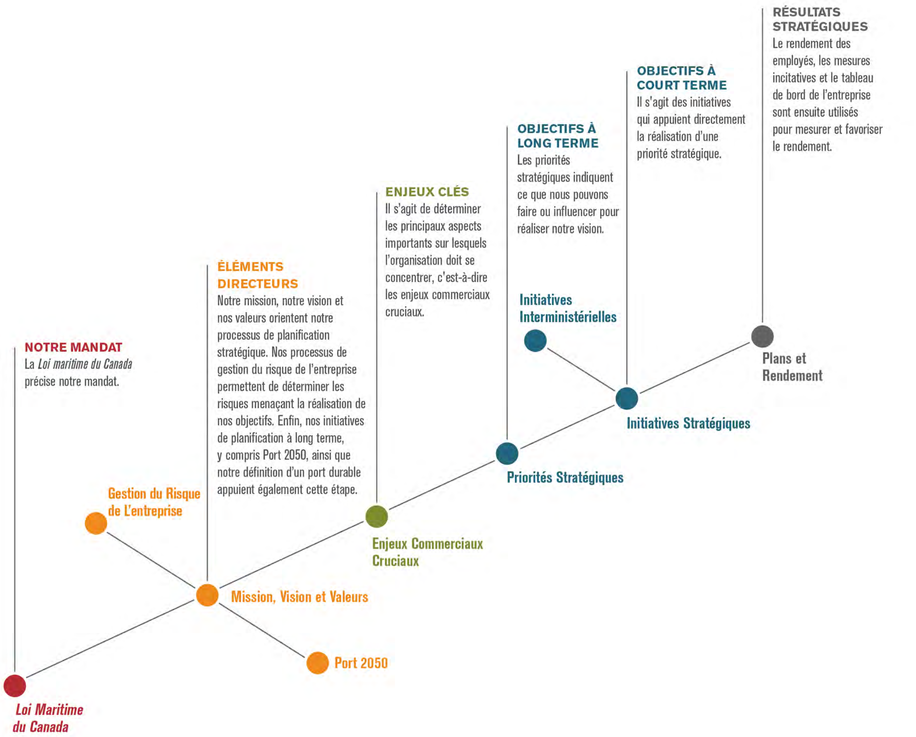
Il existe quatre comités du conseil d'administration qui sont responsables de certains aspects de la durabilité; cependant, le comité chargé de la gouvernance et des relations externes assure la supervision globale et offre une orientation sur les questions de durabilité et les relations externes dans les domaines qui comprennent les répercussions les plus importantes. Le comité passe en revue chaque année les principales politiques en matière de durabilité, supervise les risques en matière de durabilité, examine et surveille les mesures en matière de durabilité, et offre une orientation concernant les rapports sur la durabilité.

Pour en apprendre davantage, consultez la page portvancouver.com/governance

Planification stratégique

Par le biais de son processus de planification stratégique, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser détermine les enjeux opérationnels cruciaux et les priorités qui requièrent notre attention, nos efforts et nos ressources. Le processus est orienté par notre mandat, tel que déterminé par la *Loi maritime du Canada* et par d'autres aspects que nous désignons comme nos éléments directeurs. Ces éléments comprennent nos initiatives de planification à long terme et notre définition d'un port durable, de même que notre mission, notre vision, nos valeurs, notre gestion du risque de l'entreprise et nos travaux de cartographie de la chaîne de valeur.

En 2020, nous avons déterminé plus de 20 risques qui présentent les plus importants effets potentiels sur l'Administration portuaire, comme le manque de terrains adéquats pour favoriser la croissance des échanges commerciaux, l'incapacité de finaliser les ententes commerciales pour les principaux projets, les effets des changements climatiques, et autres. Étant donné ces risques et conformément à nos éléments directeurs, nous avons déterminé nos préoccupations clés et nos objectifs à court et long terme. Nous avons ensuite fait correspondre nos ressources humaines et nos ressources financières, et mesuré notre rendement par le biais de tableaux de bord, de même que le rendement de nos employés et des mesures incitatives. Ce cycle nous permet de déterminer l'orientation stratégique de nos initiatives et de les exécuter tout en tenant compte de la durabilité au sein de l'ensemble de nos opérations.



© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Points clés de 2020

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser travaille à remplir son mandat fédéral et réaliser sa mission qui consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada tout en s'efforçant de faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde. À cette fin, voici la liste de certaines réalisations obtenues en 2020.

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Construction d'une nouvelle aire de transit des camions : En partenariat avec Transports Canada et le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, nous avons terminé la construction de l'aire de transit des camions à Deltaport, à Delta, dans le cadre du projet d'amélioration du terminal, des routes et du réseau ferroviaire de Deltaport, une série de projets d'amélioration réalisés avec des partenaires afin d'accroître la capacité des conteneurs entrant et sortant de Roberts Bank, de 600 000 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) à 2,4 millions EVP par an.

Mise à jour de notre plan d'utilisation des sols couvrant une période de cinq ans : Nous avons mis à jour notre plan d'utilisation des sols afin de décrire les orientations de nos 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.

Mesure de soutien au transport des céréales au sein du port : Des travaux d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire visant à augmenter la capacité de transport des céréales au sein du port se sont poursuivis, notamment le projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby et le projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire au niveau de la rue Commissioner.

Capacité de conteneurs en hausse : En partenariat avec DP World, nous avons avancé de manière significative dans nos projets de construction concernant l'agrandissement du terminal de conteneurs Centerm, un projet qui permettra d'augmenter la capacité du terminal de 60 % en agrandissant sa superficie de seulement 15 %. En réponse à un rapport d'évaluation environnementale du comité d'examen fédéral, nous avons procédé à des mises à jour de la conception des projets, des permis et des autorisations, et réalisé davantage d'études environnementales pour le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, qui propose d'augmenter de 2,4 millions EVP la capacité annuelle en conteneurs du Port de Vancouver.

Amélioration de l'habitat marin des poissons, des oiseaux et de la faune : Nous avons terminé la phase de construction du projet de restauration marine de Maplewood afin de transformer environ 5 hectares d'habitat marin de faible valeur en habitat marin productif. Cela comprenait la création d'un lit de zostère marine d'une superficie de 1,5 hectare à partir d'environ 150 000 pousses de zostère qui offre un refuge et un habitat d'alevinage importants aux jeunes poissons.

Environnement sain

Participation à des efforts de réduction des émissions à l'échelle de la région : Par le biais de la 2020 Northwest Ports Clean Air Strategy, nous avons mené l'élaboration d'une stratégie de réduction des émissions à l'échelle de la région avec pour vision la réduction, et ultimement l'élimination, des émissions liées aux ports maritimes dans le bassin atmosphérique du bassin de Géorgie et de Puget Sound.

Encourager les meilleures pratiques environnementales : Par le biais du Programme EcoAction de l'Administration portuaire, nous offrons aux exploitants des navires les plus propres et les plus silencieux une réduction pouvant aller jusqu'à 47 % sur les droits de port afin de promouvoir les pratiques et technologies durables. En 2020, nous avons ajouté de nouvelles qualifications qui récompensent les exploitants des navires qui prennent des mesures afin de réduire le bruit sous-marin et à la surface.

Favoriser des combustibles marins plus propres : Nous nous efforçons de favoriser le recours à des combustibles marins de rechange comme le gaz naturel liquéfié (GNL) afin de réduire les émissions atmosphériques produites par les navires. En 2020, nous avons participé au Sommet sur le mazoutage au GNL et à d'autres événements de l'industrie afin de sensibiliser aux avantages du GNL comme combustible marin.

Gérer les effets de la navigation maritime sur les baleines en péril : En 2020, le taux de participation au programme ECHO (amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés) mené par l'Administration portuaire a atteint des niveaux élevés grâce à deux initiatives portant sur la réduction du bruit sous-marin dans des aires d'alimentation de la population résidente du sud d'épaulards.

Communautés florissantes

Surveillance du bruit en temps réel : Dans le cadre de notre programme de surveillance du bruit, un nouveau portail Web a été créé pour fournir des données en temps réel sur les niveaux de bruit au sein des eaux et des terres du port.

Établir des relations avec les Autochtones : Dans le cadre du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, nous avons conclu des ententes avec des groupes autochtones qui comprennent des avantages mutuels.

Financement des activités de dragage des chenaux locaux : Nous avons consacré la somme de 116 000 $ pour le dragage des petits chenaux non utilisés par la navigation commerciale, afin d'offrir un accès sécuritaire aux pêcheurs, aux plaisanciers et aux résidents.

Contribution au sein de nos communautés : Nous avons offert plus de 700 000 $ par le biais de 39 organisations et initiatives en Colombie-Britannique dans le cadre de notre programme d'investissement communautaire.

Organisation d'événements communautaires virtuels : En réponse à la pandémie de COVID-19, nous avons modifié nos plans pour les événements communautaires, la fête du Canada à Canada Place, la Journée mondiale de la mer, Noël à Canada Place, et d'autres, pour passer d'événements en personne à un format en ligne en raison des restrictions sanitaires provinciales.

Hausse de la sensibilisation : Nous avons lancé une nouvelle série de balados intitulés Breaking Bottlenecks qui met en vedette des représentants de l'Administration portuaire, du port et de l'industrie qui partagent leurs expériences et leurs points de vue sur le fonctionnement interne du Port de Vancouver.

Favoriser une navigation maritime sécuritaire : Nous avons mis en œuvre une série d'améliorations concernant la sécurité de la navigation, y compris de nouveaux dispositifs d'éclairage sur le pont Lions Gate et de nouvelles exigences visant les fournisseurs de combustible de soute, afin d'améliorer le déplacement sécuritaire et efficient des navires au sein des eaux portuaires.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Notre approche en matière de durabilité

Notre vision prévoit que le Port de Vancouver soit le port le plus durable du monde.

En tant qu'intendants du port le plus important du Canada, nous avons la responsabilité d'encourager le développement durable des opérations portuaires qui sont cruciales pour mettre en œuvre notre mandat qui vise à faciliter les échanges commerciaux du Canada, à faire progresser notre vision, et à assurer le succès à long terme du Port de Vancouver dans l'intérêt et pour le bien-être de tous les Canadiens. Nous sommes engagés à être un chef de file en matière de durabilité et à faire progresser la durabilité au sein du Port de Vancouver et le secteur maritime mondial. Pour cela, nous veillons à intégrer la durabilité dans tous les aspects de nos opérations, à faire preuve de leadership, à collaborer avec d'autres parties prenantes pour atteindre nos objectifs mutuels en matière de durabilité, à améliorer en permanence notre rendement en matière de durabilité, et à mesurer et à communiquer les progrès réalisés.

Nos progrès jusqu'à présent

En 2010, nous avons lancé Port 2050, un processus de planification axé sur des scénarios, en sollicitant plus de 100 intervenants et organisations concernés par l'avenir du port. Le processus a permis de déterminer quatre scénarios plausibles pour l'avenir du port, y compris celui auquel nous aspirons : La Grande transition. Ce scénario dessine le passage à une économie faiblement axée sur l'énergie fossile qui trouve un équilibre en matière de durabilité économique, environnementale et sociale.

Dans le but de contribuer à cet avenir souhaitable, nous avons mobilisé les représentants de l'industrie, du gouvernement, des Autochtones et des communautés, ainsi que d'autres parties prenantes, afin d'imaginer notre avenir commun et de définir ce que la durabilité signifie pour le Port de Vancouver. La définition d'un port durable en résultant a donné lieu à la création de notre vision, et continue à orienter la manière dont nous menons nos activités, et à offrir un cadre pour réaliser notre vision.

Pour aider à mesurer les progrès réalisés en direction de notre vision, nous avons élaboré une suite d'indicateurs de rendement en matière de durabilité. Ces indicateurs correspondent aux domaines d'intérêt précisés dans notre définition d'un port durable et aident à éclairer notre stratégie. Le présent rapport offre des données sur huit de ces indicateurs. Quatre indicateurs sont encore en cours d'élaboration.

Domaines d'intérêt	Indicateurs de rendement en matière de durabilité (à l'échelle du port, sauf mention contraire)
Entreprise concurrentielle	Temps en transit intermodal pour les conteneurs ferroviaires de marchandises importées Temps moyen de rotation au sein du port pour le vrac
Main-d'œuvre efficiente	Taux de blessures faisant perdre du temps (Administration portuaire seulement) Femmes au sein de l'effectif (Administration portuaire seulement)
Investissement stratégique et gestion des biens	Disponibilité des terrains (en cours d'élaboration)
Écosystèmes sains	Indice de santé des écosystèmes aquatiques (en cours d'élaboration)
Lutte contre le changement climatique	Émissions de gaz à effet de serre générées par les activités portuaires
Pratiques responsables	Grands projets d'infrastructure menés par les locataires qui s'appuient sur les systèmes de classification Envision ou LEED (en cours d'élaboration)
Bon voisinage	Opinion du public sur le fait que le port est un bon voisin
Relations communautaires	Contribution au produit intérieur brut
Relations avec les Autochtones	Relations avec les groupes autochtones (Administration portuaire seulement, en cours d'élaboration)
Sûreté et sécurité	Principaux incidents de sûreté et de sécurité

Un port durable

Un port durable permet d'obtenir la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, de conserver un environnement sain et de favoriser des communautés florissantes. Notre définition comprend dix domaines d'intérêt et 22 énoncés qui définissent la réussite. Ensemble, ils décrivent les caractéristiques d'un port durable.

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Un port durable :

Entreprise concurrentielle

- Améliore en continu l'efficience et la fiabilité, en fournissant un service à la clientèle exceptionnel.
- Est rentable, et offre une valeur ajoutée à long terme à l'échelle locale et nationale.
- Favorise l'innovation, la diversité, la résilience et l'adaptabilité.

Main-d'œuvre efficiente

- Emploie une main-d'œuvre qualifiée et productive permettant de répondre aux besoins actuels et futurs.
- Offre un environnement de travail attirant et des possibilités stimulantes de déroulement de carrière.

Investissement stratégique et gestion des biens

- Optimise l'utilisation des sols et des biens d'infrastructure.
- Anticipe et développe l'infrastructure de manière à répondre en temps opportun aux besoins en termes de capacité.

Environnement sain

Un port durable :

Écosystèmes sains

- Suit une approche globale afin de protéger et d'améliorer la qualité de l'air, du sol et de l'eau dans le but de promouvoir la biodiversité et la santé humaine.
- Encourage des programmes de gestion coordonnés afin de protéger les habitats et les espèces.

Lutte contre le changement climatique

- Est un chef de file parmi les ports en matière d'économies d'énergie et d'énergies renouvelables afin de réduire au minimum les émissions de gaz à effet de serre.
- Protège ses biens contre les éventuelles répercussions du changement climatique.

Pratiques responsables

- Améliore le rendement environnemental, social et économique de l'infrastructure au moyen de pratiques de conception et de construction et de pratiques opérationnelles.
- Appuie la prise de mesures responsables tout au long de la chaîne d'approvisionnement globale.

Communautés florissantes

Un port durable :

Bon voisin

- Prend en compte de manière proactive les répercussions éventuelles sur les communautés lors de la planification et la gestion des opérations.
- Détermine les intérêts et les enjeux des communautés et s'y intéresse.

Relations communautaires

- Favorise la prospérité à l'échelle locale, régionale et nationale en offrant des avantages régionaux.
- Mobilise les communautés et inspire un sentiment de fierté nationale en tant que nation commerçante.

Relations avec les groupes autochtones

- Respecte les territoires traditionnels des Premières Nations et valorise les connaissances traditionnelles.
- Englobe et célèbre la culture et l'histoire autochtones.
- Comprend les intérêts et les attentes modernes et les prend en compte.

Sûreté et sécurité

- Assure la sûreté et la sécurité afin de protéger les utilisateurs du port et les communautés voisines.
- Fait la promotion d'une culture de l'état de préparation en cas d'urgence qui appuie le rétablissement rapide des services essentiels et des activités commerciales des communautés.

Durabilité intégrée

Avec l'aide d'une équipe intersectorielle dévouée, nous continuons à améliorer la visibilité et la compréhension du rendement en matière de durabilité, et à intégrer la durabilité au sein de nos processus de planification stratégique, de la prise de décisions et de nos opérations.

En 2021, nous nous concentrerons sur les éléments suivants afin d'intégrer davantage la durabilité au sein de l'organisation :

- **Renforcer la gouvernance :** Élaborer une nouvelle politique en matière de durabilité afin d'articuler clairement nos engagements en matière de durabilité et de renforcer notre gouvernance à cet égard au sein de l'organisation
- **Clarifier les priorités :** Animer des conversations stratégiques à l'interne pour repérer les enjeux prioritaires en matière de durabilité qui offrent les meilleures possibilités pour progresser vers notre vision
- **Harmoniser nos buts et nos objectifs :** Organiser l'harmonisation de notre stratégie opérationnelle avec les objectifs des Nations Unies en matière de durabilité afin de repérer les possibilités les plus prometteuses pour respecter ces engagements
- **Mesurer les progrès :** Mettre à jour nos indicateurs de rendement en matière de durabilité afin de mieux les intégrer à nos rapports internes et externes

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Collaboration

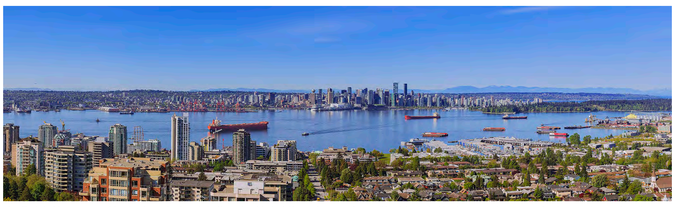
L'Administration portuaire Vancouver-Fraser mobilise et collabore avec une grande variété de groupes qui ont un intérêt envers le port. Nous suivons une approche inclusive pour repérer les intervenants et les groupes d'intérêt, et nous nous efforçons d'améliorer notre compréhension de leurs intérêts matériels et d'y répondre.

Les groupes que nous mobilisons souvent et avec lesquels nous collaborons comprennent notamment :

Groupe	Description	Collaboration
Exploitants de terminaux	Les exploitants de terminaux gèrent les opérations quotidiennes des 29 terminaux portuaires, en offrant des postes de mouillage aux navires océaniques qui transportent des marchandises provenant de cinq secteurs.	Nous collaborons avec les exploitants de terminaux pour élargir les possibilités commerciales, promouvoir l'amélioration en continu de l'environnement, et réduire au minimum les répercussions sur les communautés, par le biais d'activités de mobilisation, de groupes de travail et d'activités de consultation.
Autres locataires	En plus des locataires de terminaux, l'Administration portuaire loue des terres à d'autres locataires et présente divers intérêts commerciaux, comme la construction, la pêche, les ports de plaisance et les installations de transbordement de conteneurs.	Nous collaborons avec ces locataires de manière à gérer les problèmes liés aux baux locatifs et à leurs activités menées sur les terres portuaires fédérales.
Transporteurs maritimes	Les transporteurs maritimes exploitent des navires océaniques qui transportent des marchandises en provenance et à destination du port.	Nous travaillons avec les transporteurs maritimes pour optimiser l'arrivée des navires et l'utilisation des ancrages et nous assurer que la réglementation est respectée pour que le port demeure sécuritaire, fiable et efficient. Cette collaboration se traduit sous la forme de réunions et de groupes de travail.
Principaux chargeurs	Les principaux chargeurs correspondent à des importateurs et des exportateurs qui expédient des marchandises par le biais du port.	Nous travaillons avec les principaux importateurs et exportateurs afin de comprendre leurs besoins commerciaux et en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement, et afin de faciliter le développement futur de la capacité du port.
Fournisseurs de services	Les fournisseurs de services offrent une large gamme de services qui facilitent la manutention des marchandises, y compris le transbordement, le rail, le camionnage, l'entreposage, la distribution et les services maritimes.	Nous collaborons avec les fournisseurs de services pour mettre au point des stratégies à court et long terme pour assurer un mouvement fluide des marchandises, promouvoir un service efficient et fiable, et surmonter les défis liés à la chaîne d'approvisionnement.
Main-d'œuvre	Des milliers d'employés permettent au port d'être opérationnel et assurent le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement. En règle générale, la British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) supervise la formation et le recrutement des travailleurs appartenant à l'International Longshormen's and Warehousemen's Union (ILWU), ainsi que l'assignation quotidienne de débardeurs pour les terminaux portuaires. Beaucoup d'autres syndicats et employeurs participent au système de la porte d'accès.	Nous discutons avec les syndicats et les associations qui représentent des milliers de travailleurs du port à propos des questions d'intérêt commun.
Associations de l'industrie	Il s'agit des chefs et conseils élus, des chefs héréditaires, du personnel et des membres de la communauté des groupes autochtones possédant des territoires traditionnels invoqués et établis et des terres cédées en vertu d'un traité au sein du territoire de compétence de l'Administration portuaire, ainsi que les autres groupes autochtones de Colombie-Britannique et du Canada.	Nous travaillons avec les associations de l'industrie sur des enjeux d'intérêt et de défense communs.
Autochtones	The elected chiefs and councils, hereditary chiefs, staff, and community members of Indigenous groups with asserted and established traditional territories and treaty lands within port authority jurisdiction, as well as other Indigenous groups across British Columbia and Canada.	Nous mobilisons régulièrement les groupes autochtones afin de mieux comprendre leurs intérêts et préoccupations diverses et d'établir des relations plus approfondies et plus significatives. Nous nous sommes efforcés d'améliorer la communication et les possibilités offertes aux groupes autochtones afin de contribuer à la planification des projets et d'obtenir des retombées économiques.
Gouvernements fédéral et provincial	Les fonctionnaires et le personnel élus et non élus des gouvernements du Canada, de la Colombie-Britannique et des autres provinces du pays.	Nous collaborons avec les gouvernements et organismes provinciaux et fédéraux de façon à veiller à ce que les activités du port soient menées d'une manière sécuritaire et responsable sur le plan environnemental, à rechercher des occasions de financement pour améliorer l'efficience, la capacité et la durabilité du port, et à favoriser et à élaborer des politiques et règlements.
Gouvernements locaux et régionaux	Les fonctionnaires et le personnel élus et non élus de 16 gouvernements municipaux locaux qui bordent le Port de Vancouver, la région métropolitaine de Vancouver et les autres gouvernements locaux du Canada.	Nous collaborons avec les gouvernements locaux et régionaux afin de faciliter une communication ouverte, partager des idées, résoudre des enjeux et établir des relations productives à long terme par le biais d'activités de mobilisation en continu, de réunions, de comptes-rendus et de tables rondes.
Communautés	Les communautés comprennent le grand public et les organisations et groupes communautaires situés dans les 16 municipalités bordant le port.	Nous dialoguons avec les communautés portuaires afin de mieux comprendre leurs préoccupations et aspirations et pour bâtir des liens solides au moyen de réunions régulières avec les comités de liaison communautaire, d'activités portant sur les relations communautaires, de notre processus de rétroaction de la communauté, de divers événements et de notre programme d'investissement communautaire.
Organisations non gouvernementales et partenaires du milieu universitaire	Les organisations non gouvernementales et les partenaires du milieu universitaire correspondent à des organisations, à des établissements d'enseignement et à des personnes qui s'intéressent à des questions d'intérêt mutuel.	Nous mobilisons les organisations non gouvernementales et les partenaires du milieu universitaire par le biais de réunions, de parrainages et d'activités de consultation afin de partager les connaissances et de collaborer à propos d'enjeux d'intérêt commun.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

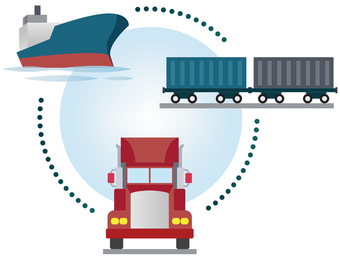
À propos du Port de Vancouver



Le Port de Vancouver est le plus important port du Canada et le troisième plus grand port d'Amérique du Nord en ce qui concerne les tonnes de marchandises transportées par an. Situé sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique, le port héberge 29 grands terminaux et est desservi par 3 chemins de fer de Classe 1. Il offre une vaste gamme d'installations et de services à la communauté internationale et nationale du transport maritime.

Le territoire de compétence de l'Administration portuaire compte 16 000 hectares d'eau, plus de 1 500 hectares de terres, et des centaines de kilomètres de rivage. Elle borde 16 municipalités et se trouve à l'intersection des territoires traditionnels invoqués et établis et des terres cédées en vertu d'un traité de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral.

Transport des marchandises au Port de Vancouver



De nombreuses entreprises différentes mènent leurs activités dans le port. Les biens 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 marchandises sont triées, entreposées et transférées par des entreprises dans des installations et des entrepôts, puis inspectées par l'Agence des services frontaliers du Canada au niveau des terminaux ou des installations de la région.

Secteurs opérationnels

Conteneurs

Automobiles

Marchandises diverses

Vrac

Croisières

Principaux chiffres de 2018

145.5 million
de tonnes de marchandises, d'une valeur de 240 milliards de dollars, ont été échangées avec environ 170 économies mondiales

556 millions de dollars
de marchandises importées et exportées ont transité par le port chaque jour

2,730
navires ont fait escale au port

90 %
du volume total des marchandises transitant par le port ont desservi le marché canadien

0*
passagers ont visité le port

** Les activités liées au Port de Vancouver ont généré
11,9 milliards de dollars
de PIB au Canada

3,5 millions
de conteneurs (équivalents vingt pieds) sont passés par le port

** Les activités liées au Port de Vancouver ont généré
24,2 milliards de dollars
de production économique

Les 5 principaux
partenaires commerciaux étaient la Chine, le Japon, la Corée du Sud, l'Inde et les États-Unis

Le secteur du vrac
a produit le plus grand volume de marchandises

*En raison de la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral a interdit aux navires de croisières de s'amarrer dans les ports canadiens tout au long de la saison 2020-2021.

**Chiffres provenant de l'étude de 2016 sur les retombées économiques du Port de Vancouver.

Pour en apprendre davantage à propos des faits saillants et des statistiques concernant le port, consultez la page portvancouver.com/factsandstats.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Un port durable assure la prospérité économique par le biais des échanges commerciaux, en se concentrant sur les opérations concurrentielles, une main-d'œuvre efficiente, des investissements stratégiques et la gestion des biens.

S'efforcer de répondre aux besoins commerciaux croissants du Canada pendant la pandémie de COVID-19

La déclaration de la pandémie de COVID-19 par l'Organisation mondiale de la Santé le 11 mars 2020 a lancé une chaîne d'événements, y compris des confinements, la nécessité de l'éloignement physique et du port du masque, l'annulation d'événements majeurs, et le passage des employés au télétravail, et peu de secteurs ont été épargnés.

À leur tour, ces événements ont forcé de nombreux Canadiens et entreprises canadiennes à s'adapter pratiquement du jour au lendemain à ces nouvelles normes. Les préoccupations concernant les stocks de biens de consommation ont entraîné des achats en panique de plusieurs aliments et articles ménagers au cours des premiers mois de la pandémie.

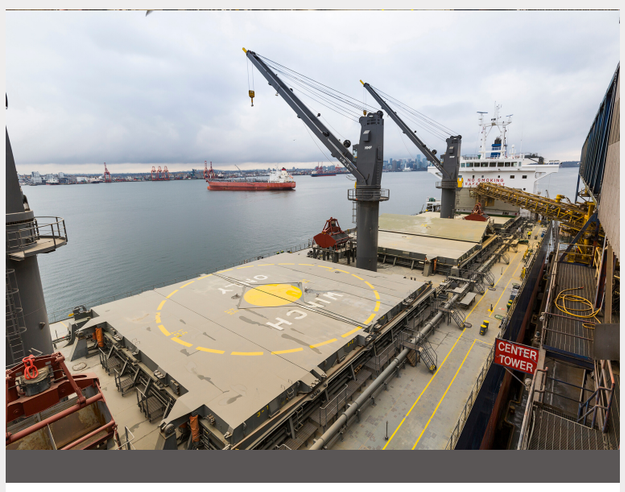
En collaboration avec l'industrie portuaire, Transports Canada et la médecin en chef de la Colombie-Britannique, de nouvelles mesures de sécurité ont été mises en place en ce qui concerne les protocoles liés au transport maritime au sein du port dans le but d'assurer la santé et la sécurité de l'effectif. La majorité des employés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser ont commencé à travailler de chez eux afin d'éviter la transmission de la maladie, et les principaux événements communautaires devant se dérouler en personne à Canada Place ont été annulés.

Malgré les défis posés par la pandémie de COVID-19, les marchandises ont continué à circuler par le biais du port, grâce au travail acharné des exploitants de terminaux, des camionneurs, des chemins de fer, des lignes maritimes et des autres entreprises chargées du transport des marchandises. Ces parties prenantes ont travaillé diligemment afin de veiller à ce que les marchandises essentielles et importantes comme la nourriture, les produits pharmaceutiques, les fournitures médicales et de sécurité et les autres produits ménagers puissent arriver dans les mains des Canadiens dans l'ensemble du pays, et à maintenir la capacité du Canada à participer aux échanges internationaux.

Par conséquent, le port a joué un rôle vital pour assurer le rétablissement économique du Canada à la suite de la pandémie. Les statistiques de fin d'année ont indiqué que les marchandises qui ont transité par le port en 2020 représentaient un volume de 145,5 millions de tonnes métriques, soit une augmentation de 1 % par rapport à l'année précédente, avec des niveaux records établis pour les céréales et la potasse. Les quantités de conteneurs expédiés, mesurées en unités d'équivalents d'un conteneur de vingt pieds (EVP), ont également atteint le chiffre record de 3,5 millions EVP, soit une augmentation de 2 % par rapport à l'année précédente.

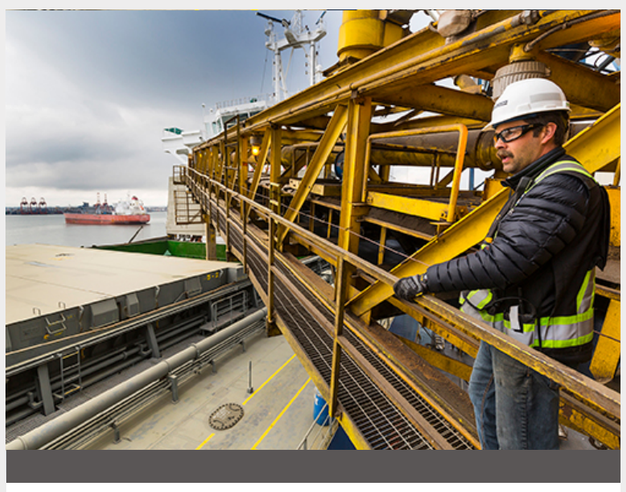
Alors que nous envisageons l'avenir en 2021 et au-delà, nous continuons à nous concentrer sur la réponse à la demande commerciale croissante du Canada. Notre réussite dépendra de la capacité des entreprises portuaires à assurer la circulation des marchandises de la manière la plus efficiente possible, et de notre capacité à faire avancer les projets d'infrastructure essentiels. Ce travail permettra au port d'appuyer la croissance commerciale du Canada pour les années à venir.

En savoir plus



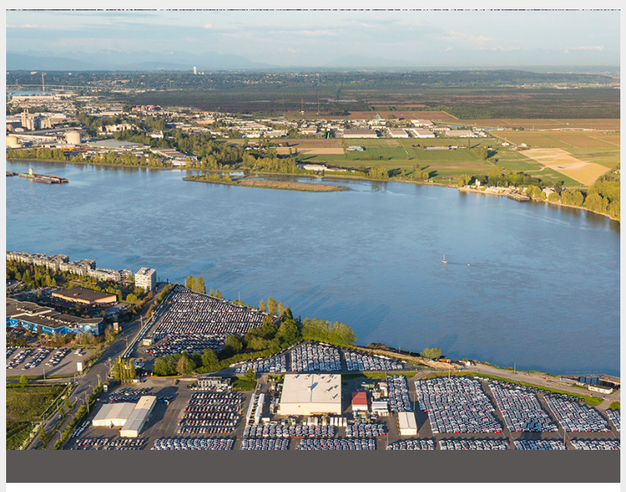
Entreprise concurrentielle >

Efficacité et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement



Main-d'œuvre efficiente >

Santé, sécurité et bien-être des travailleurs
Disponibilité et stabilité de la main-d'œuvre
Diversité et inclusion



Investissement stratégique et gestion des biens >

Utilisation des terres
Réalisation des infrastructures

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

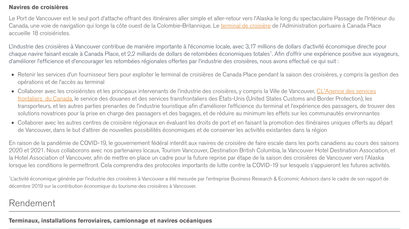
Entreprise concurrentielle

La prospérité économique du Canada dépend de sa capacité à importer et à exporter des marchandises et des ressources en provenance et à destination des marchés mondaux de manière efficiente et fiable. Le Port de Vancouver fait transiter plus d'un tiers de la valeur des échanges commerciaux du Canada en dehors de l'Amérique du Nord, reliant ainsi les Canadiens à près de 170 économies mondiales. Le port est en concurrence avec les autres principaux ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord en ce qui concerne le commerce international et les investissements en matière de capacité. Un port compétitif, efficient, fiable et stable du point de vue financier est indispensable pour tirer des occasions d'affaires mondiales et les conserver, et pour assurer un investissement continu pour les ambitions opérationnelles et de l'infrastructure.

La circulation des marchandises le long de la chaîne d'approvisionnement correspond à une opération complexe. Cela exige des entreprises de la chaîne d'approvisionnement et de la main-d'œuvre qui sont indépendantes de l'Administration portuaire (camions, chemins de fer, exploitants de terminaux, transporteurs maritimes, opérateurs d'entrepôt, opérateurs de transbordement, et syndicats de transbordeurs) afin de coordonner activement leurs opérations pour faire circuler les marchandises au travers du port. Les exportations et essentielle pour les échanges commerciaux du Canada et pour répondre aux besoins des entreprises canadiennes et des consommateurs en les mettant en contact avec une variété de produits provenant des marchés nationaux et internationaux.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des intervenants	Priorités stratégiques	Principaux risques
Efficacité et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement	Gouvernements Principaux chargeurs Fournisseurs de services Exploitants de terminaux et locataires	S'assurer que les marchandises sont transportées de manière sécuritaire, efficiente et fiable Améliorer la transparence concernant le rendement de la chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer l'efficience Demeurer compétitif par rapport aux autres ports d'Amérique du Nord Augmenter la transparence des décisions touchant les clients, et mener des consultations à cet égard Augmenter la capacité du port afin de gérer les valentissements liés à la croissance des échanges commerciaux	Améliorer l'efficience et la transparence de la chaîne d'approvisionnement et optimiser la capacité opérationnelle afin d'être aux clients et aux intervenants de la valeur ajoutée	Désqualifiés de la capacité de la chaîne d'approvisionnement Grève ou autre événement perturbateur Perte de la compétitivité du port Événement épidémique ou pandémique entraînant des perturbations des opérations ou des échanges commerciaux Répercussions du changement climatique sur les activités portuaires, notamment les inondations résultant de l'élévation du niveau de la mer et les événements météorologiques extrêmes



Efficacité et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement

Notre approche

Terminaux, installations ferroviaires, camionnage et navires océaniques

Bien que l'Administration portuaire n'est pas responsable du déplacement réel des marchandises ou des opérations quotidiennes réalisées dans les terminaux, nous nous efforçons d'améliorer l'efficience et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement afin de faire circuler les marchandises ce qui est :

- Collaborer avec les utilisateurs du port, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et les intervenants afin de partager l'information, de repérer des possibilités de solutions axées sur les données, et d'améliorer la transparence en ce qui concerne les données quantifiées liées à la chaîne d'approvisionnement afin de permettre aux marchandises de circuler de manière plus fluide au sein du port
- Offrir des rabais sur les droits de quai afin de récompenser les navires océaniques qui arrivent à l'heure par le biais de notre Programme incitatif pour des ports-conteneurs à l'heure
- Tenir à jour le Système de délivrance de permis aux camions, qui exige que les entreprises de camionnage qui déplacent des conteneurs en provenance et à destination du port respectent des critères précis concernant l'âge minimum des camions, la sécurité et les exigences environnementales

Navires de croisières

Le Port de Vancouver est le seul port d'attache d'où part des itinéraires aller simple et aller-retour vers l'Alaska le long du spectaculaire Passage de l'intérieur du Canada, une voie de navigation qui longe la côte ouest de la Colombie-Britannique. Le terminal de croisière de l'Administration portuaire à Canada Place accueille 18 croisièrestes.

L'industrie des croisières à Vancouver contribue de manière importante à l'économie locale, avec 3,17 millions de dollars d'activité économique directe pour chaque navire faisant escale à Canada Place, et 22 millards de dollars de retombées économiques totales[1]. Afin d'offrir une expérience positive aux voyageurs, d'améliorer l'efficience et d'encourager les retombées régionales offertes par l'industrie des croisières, nous avons effectué ce qui suit :

- Retenir les services d'un fournisseur tiers pour exploiter le terminal de croisières de Canada Place pendant la saison des croisières, y compris la gestion des opérations et de l'accès au terminal
- Collaborer avec les croisièrestes et les principaux intervenants de l'industrie des croisières, y compris la Ville de Vancouver, CL Agence des services frontaliers du Canada, le service des douanes et des services transfrontaliers des États-Unis (United States Customs and Border Protection), les transporteurs, et les autres parties prenantes de l'industrie touristique afin d'améliorer l'efficience du terminal et l'expérience des passagers, de trouver des solutions novatrices pour la prise en charge des passagers et des bagages, et de réduire au minimum les effets sur les communautés environnantes
- Collaborer avec les autres centres de croisière régionaux en évaluant les droits de port et en faisant la promotion des itinéraires uniques offerts au départ de Vancouver, dans le but d'attirer de nouvelles possibilités économiques et de conserver les activités existantes dans la région

En raison de la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral interdit aux navires de croisière de faire escale dans les ports canadiens au cours des saisons 2020 et 2021. Nous collaborons avec nos partenaires locaux, Tourism Vancouver, Destination British Columbia, la Vancouver Hotel Destination Association, et la Hôtel Association of Vancouver, afin de mettre en place un cadre pour la future reprise par étape de la saison des croisières de Vancouver vers l'Alaska lorsque les conditions le permettent. Cela comprends des protocoles importants de lutte contre la COVID-19 sur lesquels s'appuieront les futures activités.

[1]*L'activité économique générée par l'industrie des croisières à Vancouver a été mesurée par l'entreprise Business Research & Economic Advisors dans le cadre de son rapport de décembre 2019 sur la contribution économique du tourisme des croisières à Vancouver.*

Rendement

Terminaux, installations ferroviaires, camionnage et navires océaniques

Amélioration de l'efficience de la chaîne d'approvisionnement

En partenariat avec Transports Canada et d'autres partenaires de la porte d'entrée de la côte ouest, nous commençons la phase deux du programme de la visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest (auparavant appelé programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement) en 2020, en ajoutant l'Administration portuaire de Prince Rupert au programme.

Il s'agit d'un programme en plusieurs étapes et s'étendant sur plusieurs années visant à mettre au point et à mettre en œuvre une série d'outils de planification opérationnelle et d'optimisation personnalisés pour les membres de l'industrie participants. L'objectif du programme consiste à augmenter la capacité et à améliorer l'efficacité opérationnelle au sein de la chaîne d'approvisionnement de l'ouest du Canada.

Le programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement précédent a été lancé début 2018 en tant que projet pilote visant à mettre sur pied un tableau de bord en temps quasi réel pour les céréales, le charbon et les engrais transitant par les terminaux ferroviaires et vraquiers. Le succès remporté par le projet pilote a donné lieu à une demande de financement fédéral par le biais du Fonds national des corridors commerciaux en 2019, demande qui a été acceptée.

En fonction des apprentissages que nous avons tirés du programme pilote, et avec le soutien de ce financement, nous mettons au point le programme afin qu'il prenne en charge au moins 95 % de toutes les marchandises qui transitent par le port d'ici fin 2022. Nous envisageons également l'intégration d'une nouvelle technologie qui permettra à l'industrie d'utiliser l'information fournie par le projet pour faire circuler les marchandises plus efficacement. À partir de là, nous serons en mesure de déterminer de quelle manière les leçons retenues nous permettront d'améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement et la capacité globale.

Temps moyen de rotation au sein du port pour le vrac

Le temps de rotation de la porte d'accès mesure le temps nécessaire pour que les marchandises effectuent un trajet complet à partir d'un lieu d'entreposage en dehors de Vancouver par l'entremise du port aux fins de traitement. Début 2020, les temps de rotation de la porte d'accès ont subi les répercussions des blocages ferroviaires qui ont retardé les wagons se déplaçant en direction et à destination du port. Une fois que les blocages ferroviaires ont été résolus, les temps de rotation de la porte d'accès sont demeurés relativement uniformes pour toutes les marchandises en vrac, avec quelques retards occasionnels de courte durée uniquement. Notre objectif est que 75 % des trajets soient effectués en moins de 120 heures. En 2020, 92 % des déplacements totaux ont été effectués en moins de 120 heures. Le temps moyen de rotation de la porte d'accès à été de 90 heures pour les céréales, 53 heures pour les engrais et 29 heures pour le charbon.[1]

[1] Il s'agit de mesurer le temps moyen nécessaire pour que des wagons porte-rails de vrac transitent de Boston Bar, en C.-B., jusqu'à un terminal du Port de Vancouver afin d'être déchargés, avant de retourner à vide à North Bend, en C.-B. Cet indicateur fait partie du programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement, qui aide l'Administration portuaire à comprendre l'efficacité du transport des marchandises en vrac par l'entremise du port. Nous avons obtenu les données d'un fournisseur tiers et utilisons une tierce partie pour les compiler et les gérer.

Temps en transit intermodal pour les conteneurs ferroviaires de marchandises importées

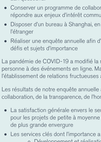
Début 2020, les temps en transit des conteneurs ferroviaires ont subi les effets réitérés des blocages ferroviaires dans l'ensemble du pays, ce qui a retardé l'arrivée des trains se dirigeant vers l'est ou vers l'ouest. Le rendement s'est amélioré de mars à mai, principalement en raison de la réduction des volumes d'importation par rapport aux périodes liées à la pandémie. Cependant, à partir de juin, les temps de transit ont été touchés par des temps d'immobilisation à quai, plus précisément au temps que passe un conteneur sur le quai du terminal maritime avant d'être déplacé vers sa prochaine destination, liés à une augmentation de la quantité de conteneurs importés en provenance d'Asie. Cette augmentation s'explique en partie par l'augmentation de la demande de biens de consommation, comme les produits ménagers essentiels et la nourriture, causée par la pandémie de COVID-19. De plus, les temps de transit des conteneurs ferroviaires sont demeurés relativement constants au cours de l'année. En 2021, nous continuerons à faire progresser plusieurs projets d'infrastructure afin d'augmenter la capacité de conteneurs, projets qui sont mis en avant dans la section Réalisation des infrastructures du présent rapport.

[1] Il s'agit de mesurer le temps moyen requis pour qu'un conteneur ferroviaire de marchandises importées, une fois qu'il a été déchargé à Vancouver, puisse atteindre sa destination à un dépôt de rails à Toronto, Montréal ou Chicago

Temps de rotation des camions porte-conteneurs

Le temps de rotation des camions porte-conteneurs au sein de quatre terminaux maritimes, Centerm, DP World Fraser Surrey, Deltaport et Vanterm, est demeuré constant tout au long de l'année, excepté durant les trois derniers mois de l'année. Nous avons observé une augmentation du temps de rotation moyen à Deltaport et Vanterm, principalement en raison d'une augmentation avérée du volume de conteneurs au-delà des prévisions, en raison de la pandémie de COVID-19. En 2021, nous continuerons à faire progresser plusieurs projets d'infrastructure afin d'augmenter la capacité de conteneurs, projets qui sont mis en avant dans la section Réalisation des infrastructures du présent rapport. Notre objectif est que 75 % des trajets soient effectués en moins de 60 minutes. En 2020, 76 % des trajets ont été effectués en moins de 60 minutes.[1]

[1] Il s'agit de la mesure du pourcentage de trajets des camions porte-conteneurs réalisés tout au plus en 60 minutes. Un trajet de camion est défini par le temps passé à collecter ou à livrer un conteneur au sein d'une zone désignée du terminal.



Temps d'immobilisation des terminaux de conteneurs

Début 2020, les blocages ferroviaires et les conditions météorologiques hivernales dans l'ensemble du pays ont eu une incidence négative sur le temps passé par un conteneur chargé dans un terminal avant d'être placé sur un wagon, ce qui a retardé l'arrivée des trains se dirigeant vers l'est ou vers l'ouest. Le rendement s'est amélioré de mars à mai, principalement en raison de la réduction des volumes d'importation par rapport aux périodes. À partir de juin, le temps d'immobilisation dans les terminaux a augmenté à un niveau supérieur à l'objectif de l'industrie, qui correspond à trois jours, en raison d'une hausse sans précédent des marchandises importées à partir de juin et jusqu'à la fin de l'année. Cette augmentation s'explique en partie par l'augmentation de la demande de biens de consommation, comme les produits ménagers essentiels et la nourriture, causée par la pandémie de COVID-19. Notre objectif est que 70 % des conteneurs importés quittent le terminal par le chemin de fer dans les trois jours suivant leur déchargement depuis un navire. Des données reposent sur un échantillon mensuel représentatif obtenu d'un fournisseur tiers et recueilli à l'un de nos quatre terminaux. Nous avons ensuite rectifié les données et rajouté manuellement les données manquantes accessibles publiquement.

[1] Il s'agit de mesurer le pourcentage de conteneurs importés qui quittent le terminal par le chemin de fer dans les trois jours qui suivent leur déchargement depuis un navire. Des données reposent sur un échantillon mensuel représentatif obtenu d'un fournisseur tiers et recueilli à l'un de nos quatre terminaux. Nous avons ensuite rectifié les données et rajouté manuellement les données manquantes accessibles publiquement.

Aperçu des blocages ferroviaires dans le nord-ouest de la C.-B.

Des manifestations à l'encontre d'un projet de gazoduc dans le nord-ouest de la C.-B. ont temporairement bloqué le trafic ferroviaire et l'accès au port. Bien que nous respections le droit de manifester pacifiquement, cet incident visait à stopper les opérations portuaires, entraînant ainsi des conséquences sur le moyen de subsistance des camionneurs, des manœuvrandonneurs et d'autres employés du port, et également des ralentissements et des retards en ce qui concerne les marchandises importées et exportées au cours du mois de février. Puisque l'Administration portuaire dispose de la responsabilité fédérale consistant à assurer le transport sécuritaire et efficient des échanges commerciaux du Canada par le biais du port, nous avons obtenu une ordonnance émise par la Cour suprême de la Colombie-Britannique dans le but d'empêcher le blocage de l'accès au port. Les conséquences intégrales de ces blocages ferroviaires transparaissent dans nos mesures du rendement de la chaîne d'approvisionnement.

Navires de croisières

En raison de la pandémie de COVID-19, Transports Canada a interdit aux navires transportant plus de 100 personnes de mener des activités dans les eaux canadiennes à partir du 4 février 2020.

En dépit de cette interdiction, nous avons continué à améliorer l'infrastructure et les processus à Canada Place en prévision de l'avenir de la manière suivante :

- Installation de kiosques supplémentaires de contrôle automatisé des passeports avec reconnaissance des empreintes digitales afin de réduire les temps d'attente des passagers pour les services frontaliers des États-Unis
- Augmentation de la capacité pour la prise en charge des passagers et des bagages afin de simplifier la circulation des passagers
- Réforme des zones de transport terrestre afin d'augmenter le nombre de véhicules et d'améliorer la sécurité des piétons

Mobilisation des clients et des locataires du port

Les utilisateurs et les exploitants du port, y compris les terminaux, les locataires, les lignes maritimes et les transporteurs, font circuler les marchandises par le port. Nous collaborons avec ces parties prenantes afin d'améliorer notre compréhension des éléments requis pour assurer la compétitivité du port et le transport efficient des marchandises. Pour ce faire, nous réalisons ce qui suit :

- Assurer une mobilisation continue des clients du monde entier, dans le but d'entretenir les relations, de fournir des mises à jour sur le port et de répondre aux questions.
- Conserver un programme de collaboration avec les exploitants de terminaux, y compris des groupes de travail et un comité directeur, dans le but de répondre aux enjeux d'intérêt commun
- Disposer d'un bureau à Shanghai, en Chine, et mener des réunions commerciales avec les principaux clients, gouvernements et agences commerciales à l'étranger
- Réaliser une enquête annuelle afin d'évaluer la satisfaction à l'égard de la mobilisation et des services, et recueillir des commentaires à propos des enjeux, défis et sujets d'importance

La pandémie de COVID-19 a modifié la manière dont nous mobilisons nos clients à l'échelle locale, nationale et internationale, pour passer d'activités en personne à des événements en ligne. Malgré cette nouvelle donne, l'Administration portuaire a continué de cibler ses efforts sur la mobilisation et l'établissement de relations fructueuses avec les clients et les locataires du port tout au long de l'année.

Les résultats de notre enquête annuelle auprès de nos clients les plus stratégiques menée en 2020 ont permis de mettre en lumière l'importance de la collaboration, de la transparence, de l'honnêteté et de la mobilisation. Les autres résultats comprennent les éléments suivants :

- La satisfaction générale envers le service à la clientèle s'élargissement augmenté, et les changements positifs apportés au processus de délivrance de permis pour les projets de petite à moyenne envergure ont été bien accueillis; il convient de simplifier davantage à l'avenir la délivrance de permis pour les projets de plus grande envergure
- Les services clés dont l'importance a augmenté pour bon nombre de nos clients stratégiques comprennent les points suivants :
  - Développement et réalisation des infrastructures
  - Planification, analyse et production de rapports en lien avec la chaîne d'approvisionnement

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Main-d'œuvre efficace

Une main-d'œuvre qualifiée et productive est essentielle pour assurer un transport sécuritaire, efficient et fiable des marchandises au travers du port de Vancouver. Cet effectif, majoritairement employé par d'autres entreprises, accomplit une large gamme d'emplois, y compris piloter des navires, décharger et charger des navires océaniques, opérer des grues, conduire des camions et effectuer des tâches administratives. Pour obtenir un effectif productif et efficace, il convient d'assurer la sécurité et le bien-être des employés.

Les ports constituent généralement des milieux de travail syndiqués. Les conventions collectives de longue durée sont essentielles pour assurer la stabilité de la main-d'œuvre, éviter les perturbations des activités portuaires, et rendre le port plus attractif aux yeux des partenaires commerciaux internationaux.

Historiquement, la main-d'œuvre du port présente une faible représentation des femmes et d'autres groupes diversifiés. Créer un environnement de travail inclusif ainsi qu'une main-d'œuvre diversifié et réunir une large gamme de qualifications, d'expériences et de points de vue, pourra améliorer le rendement global du port et établir des relations plus solides avec les parties prenantes.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des parties prenantes	Priorités stratégiques	Principaux risques
Disponibilité et stabilité de la main-d'œuvre Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Diversité et inclusion	Employés de l'Administration portuaire Principaux expéditeurs Fournisseurs de services Opérateurs de terminaux et locataires	Contrôler la stabilité des relations avec la main-d'œuvre afin d'éviter toute interruption de la chaîne d'approvisionnement Soutenir la disponibilité et la diversité de la main-d'œuvre afin d'assurer l'efficacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement Adopter des approches novatrices en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement tout en réduisant au minimum les effets sur la main-d'œuvre existante Offrir des possibilités de formation et de perfectionnement pour la mise à niveau des compétences Maintenir des conditions de travail sécuritaires pour les employés du port	Bâtir une culture plus connectée et plus mobilisée afin de favoriser l'excellence opérationnelle	Grève ou autre événement perturbateur Incident de grande ampleur lié à la santé et à la sécurité Événement épidémique ou pandémique débouchant sur des perturbations des opérations ou des échanges commerciaux

Disponibilité et stabilité de la main-d'œuvre

Notre approche

À titre d'administration portuaire, nous ne contrôlons ni assignons la main-d'œuvre au sein du Port de Vancouver, et nous ne participons pas à la négociation des conventions collectives de longue durée destinées à l'effectif chargé de faire circuler les marchandises au sein du port. Nous favorisons une main-d'œuvre efficace en montrant l'exemple par le biais d'une forte collaboration entre notre direction et l'International Longshore and Warehouse Union Canada, qui représente les employés syndiqués ainsi que les travailleurs dans l'ensemble du port.

British Columbia Maritime Employers Association

British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) représente les armateurs et les agents maritimes, les entreprises de manutention et les exploitants de terminaux sur la côte ouest du Canada, et elle s'efforce de promouvoir la stabilité et la fiabilité du Port de Vancouver. La BCMEA supervise le recrutement, la formation et l'assignation quotidienne aux différents terminaux des travailleurs de l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU). L'association dispose d'installations permettant d'assurer une formation dans 36 catégories d'emploi uniques du secteur riverain; elle négocie et gère également deux conventions collectives entre les membres et six sections syndicales, et elle représente environ 55 employeurs du secteur riverain, et par extension plus de 6 000 hommes et femmes qui travaillent pour eux.

Le rapport annuel de la BCMEA met en avant la diversité, les investissements en matière de formation et les statistiques annuelles.

Rendement

La pandémie de COVID-19 a posé des défis sans précédent à bon nombre de nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement en raison des nouvelles restrictions en matière de santé et de sécurité et de leurs répercussions sur leurs revenus. Bien que cela ne fasse pas directement partie de notre mandat, nous avons suivi une approche proactive pour aider nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement de la manière suivante :

- Effectuer des recherches, mettre au point et mettre en œuvre une stratégie d'allègement des loyers afin d'aider certains de nos locataires à gérer les répercussions sur leurs activités
- Proposer à la communauté du camionnage un programme de repas gratuits, ainsi que des services et des installations supplémentaires, dans le but de soutenir les camionneurs et de les remercier pour la poursuite de leurs activités essentielles
- Retarder la mise en œuvre d'une proposition de frais de recouvrement des coûts d'infrastructure jusqu'au 1er janvier 2022 afin d'apporter une aide économique à tous les utilisateurs du port

Santé, sécurité et bien-être des travailleurs

Notre approche

Les activités portuaires, de par leur nature, peuvent exposer les travailleurs à des dangers potentiels pour leur sécurité. Plusieurs emplois nécessitent l'utilisation d'une machinerie lourde ou d'électricité de haute tension, de travailler à des hauteurs extrêmes ou dans des espaces confinés, ainsi que d'autres tâches complexes. Tous les locataires du port sont tenus de respecter la législation et les règlements en vigueur, y compris en disposant de leur propre système de gestion de la santé et sécurité.

Malgré que la majorité des travailleurs portuaires ne sont pas employés ou supervisés par l'Administration portuaire, nous prenons des mesures pour réduire au minimum et éliminer les risques pour la sécurité et les dangers pour la santé des employés de l'Administration portuaire. Notre programme complet de santé et sécurité favorise un milieu de travail sécuritaire et met en avant les enjeux potentiels afin d'éviter les blessures et les maladies visant les employés de l'Administration portuaire et les fournisseurs. Nous prenons également des mesures afin d'améliorer le rendement en matière de sécurité des projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire de la manière suivante :

- Nos processus d'approvisionnement doivent comprendre un processus de préqualification en matière de sécurité pour les entrepreneurs travaillant sur des projets pertinents menés par l'Administration portuaire
- Des vérificateurs indépendants de la sécurité sont embauchés dans le cadre des projets menés par l'Administration portuaire dans la région
- Les rapports d'incident font l'objet d'un suivi afin de trouver des moyens d'améliorer la sécurité dans le cadre des projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire et à leur proximité

Rendement

Notre principale priorité a toujours été la sécurité de notre effectif, mais la pandémie de COVID-19 a créé des défis supplémentaires à cet égard. Notre réponse a d'abord été guidée par la volonté d'assurer la santé et la sécurité de tous les employés de l'Administration portuaire, en mettant l'accent sur le bien-être mental, et une approche individuelle pour collaborer avec les employés en fonction de leurs circonstances personnelles en ce moment.

En 2020, nous avons réalisé ce qui suit :

- Mise en place d'un groupe de travail sur la COVID-19 et utilisation de canaux de communication interne afin de s'assurer que tous les employés puissent avoir accès à des renseignements essentiels à propos de nos activités ainsi qu'à des mises à jour précises à propos de la COVID-19 fournies par la médecin en chef de la Colombie-Britannique
- Élaboration d'un plan de sécurité exhaustif qui comprenait un programme de travail à domicile, un soutien technologique, et des exigences supplémentaires en matière de sécurité pour les employés tenus de travailler sur place pour des raisons opérationnelles
- Création d'une équipe chargée de la résilience à la pandémie de COVID-19, qui comprenait des membres des ressources humaines, des opérations maritimes, des services de sécurité et de International Longshore and Warehouse Union, dans le but de gérer les mesures de sécurité et de soutien à la santé mentale pour les travailleurs, ainsi que la mise en œuvre de protocoles définis pour gérer de manière rapide, efficace et confidentielle tout cas d'exposition à la COVID-19 sur l'un de nos sites

Deux cas de COVID-19 ont été signalés parmi les employés de l'Administration portuaire devant travailler sur place, mais aucune transmission ne s'est produite sur le lieu de travail.

En 2020, les blessures les plus courantes parmi les employés de l'Administration portuaire et les entrepreneurs associés aux projets d'infrastructure menés par le port étaient liées aux glissades, trébuchements et chutes. Les données sur la santé et sécurité des employés de l'Administration portuaire et des entrepreneurs se trouvent dans la section Données sur le rendement de l'entreprise du présent rapport.

Diversité et inclusion

Notre approche

Nous avons déployé des efforts afin d'être un chef de file en matière de diversité et d'inclusion, et nous nous efforçons de créer un environnement de travail inclusif, divers et accueillant. Nos équipes comprennent des membres présentant une diversité de parcours, de points de vue et d'expériences, et nous nous engageons à fournir à tous nos employés un environnement au sein duquel chacun est traité avec respect et dignité.

Rendement

Bien que la pandémie de COVID-19 a compliqué la mise en œuvre de certaines initiatives, nous avons poursuivi nos travaux en matière de diversité et d'inclusion par le biais d'activités de mobilisation de nos employés en ligne. En 2020, nous avons réalisé ce qui suit :

- Mené des groupes de discussion et des activités de consultation des employés auprès de 28 employés afin de repérer les obstacles à la diversité et mieux comprendre les points de vue individuels
- Mis en œuvre un programme d'éducation et de sensibilisation avec des ateliers portant sur l'inclusion d'handicap, la sensibilisation aux Autochtones, la santé mentale et la résilience, et le respect en milieu de travail
- Sondé tous les employés à propos de la composition de la main-d'oeuvre, lancé une campagne pour sensibiliser les employés aux handicaps, et mis en place sondage des employés supplémentaire avec des questions conçues pour offrir une meilleure compréhension des situations individuelles des employés

Nous mesurons le pourcentage de femmes au sein de notre main-d'oeuvre dans le cadre de l'un de nos indicateurs de rendement. En 2020, 53 % de nos employés étaient des femmes. D'autres données sur la diversité des employés de l'Administration portuaire se trouvent dans la section Données sur le rendement de l'entreprise du présent rapport.

En 2021, nous allons réaliser ce qui suit :

- Un plan trisannuel mis à jour sur l'équité, requis en vertu de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, qui détermine trois domaines d'amélioration pour quatre groupes désignés : les femmes, les personnes handicapées, les Autochtones et les minorités visibles
- Un plan d'accessibilité, requis en vertu de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, afin de créer un environnement exempt d'obstacles pour les personnes handicapées; bien que le gouvernement fédéral n'a pas encore publié de réglementation pour ce plan, nous avons mis au point de manière proactive notre propre plan à titre d'annexe au plan en matière d'équité, ce qui permettra de faire avancer nos travaux dans ce domaine
- Une nouvelle liste de contrôle en matière de diversité en ce qui concerne le recrutement, qui nous aidera à mesurer le progrès réalisé tout au long de l'année tout en continuant à éduquer nos gestionnaires et à collaborer avec eux au cours du processus d'embauche.

Donner l'exemple en matière de changement

En 2020, Robin Silvester, président-directeur général de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, est devenu coprésident du Presidents Group, une organisation de Colombie-Britannique visant à créer des possibilités d'emplois pour les personnes handicapées. M. Silvester s'est joint à d'autres chefs de file de l'industrie intéressés par le changement au sein de ce comité consultatif qui favorise les milieux de travail plus accessibles et plus inclusifs au sein de la province.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Investissement stratégique et gestion des biens

À mesure que la population mondiale croît, les échanges commerciaux continuent à augmenter, ce qui exige que les ports et les régions portuaires du monde entier s'adaptent afin d'assurer la circulation des marchandises. Les échanges commerciaux que gère du Port de Vancouver devraient croître à un taux d'environ 35 % par an au cours des quatre prochaines années, grâce à la hausse de la demande concernant les céréales, la potasse et le charbon, ainsi que l'augmentation des marchandises transportées en conteneurs.

Il convient de préparer le port à prendre en charge ces échanges commerciaux croissants afin de contribuer à la prospérité de l'économie canadienne en fournissant aux Canadiens et aux entreprises canadiennes un accès aux marchés globaux. Notre principal défi dans la région métropolitaine de Vancouver repose sur le nombre limité de terrains industriels disponibles pour appuyer cette croissance. Par conséquent, nous continuons d'encourager la protection des terrains industriels appuyant les échanges commerciaux restants dans la région métropolitaine de Vancouver.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des interventions	Priorités stratégiques	Principaux risques
Utilisation des terres Réalisation des infrastructures	Groupes autochtones Communautés Gouvernements Organismes non gouvernementaux Fournisseurs de services Exploitants de terminaux et locataires	Améliorer la transparence des décisions liées aux infrastructures et à la gestion des terres et mener des consultations à cet égard Acquérir des terrains et développer des infrastructures afin de répondre à la demande commerciale à long terme Optimiser l'utilisation des terres existantes avant d'acquérir de nouveaux terrains Veiller à ce que le développement du port ne porte pas atteinte aux terres agricoles Trouver un équilibre entre les objectifs économiques, environnementaux et sociaux d'une manière transparente	Anticiper, proposer et optimiser l'offre de terrains afin d'appuyer la croissance durable de la part d'acteurs dans les secteurs clés Anticiper, déterminer et proposer une capacité nouvelle et modifiée pour répondre à la nouvelle demande du secteur	Absence de terrains appropriés pour appuyer la croissance commerciale Dépassement des coûts des principaux projets Incapacité à conclure des ententes commerciales pour les principaux projets Planification inefficace des projets

Utilisation des terres

Notre approche

L'Administration portuaire s'occupe du développement des terres et des eaux situées dans son territoire de compétence par le biais du Plan d'utilisation des sols, qui détermine les utilisations possibles sur les terres et dans les eaux du port, et guide la prise de décisions.

La région métropolitaine de Vancouver présente l'un des marchés de l'immobilier parmi les plus compétitifs au monde, et la demande de terrains industriels est bien supérieure à l'offre. Nos efforts pour acquérir des terrains industriels pouvant appuyer les échanges commerciaux sont ainsi confrontés à une concurrence féroce étant donné le faible nombre de terrains disponibles, ainsi qu'à des prix en forte hausse.

Dans le but de répondre à la rareté des terrains industriels et d'optimiser l'utilisation des terres, nous avons pris les mesures suivantes :

- Collaborer avec les exploitants de terminaux afin de mettre au point des stratégies visant à intensifier l'utilisation des terrains actuels du port
- Acquérir des terrains afin d'accueillir les futures activités portuaires, en se concentrant sur des sites situés à proximité de freins, des corridors ferroviaires et des routes empruntées par les camions
- Favoriser avec les gouvernements la protection des terrains industriels offrant un accès adéquat aux voies de navigation, aux routes empruntées par les camions ou aux corridors ferroviaires, et se situant à proximité des installations portuaires existantes
- Réaliser des discussions entre les parties concernées avec les principaux intervenants à propos de la gestion des terres dans la région dans le but de protéger l'inventaire restant de terrains industriels pouvant appuyer les échanges commerciaux

Rendement

Plan d'utilisation des sols

En 2020, nous avons passé en revue notre plan d'utilisation des sols existant, adopté en 2014, et l'avons mis à jour afin de tenir compte des nouvelles orientations en matière de politique et des tendances actuelles et futures cruciales concernant les marchés pour la croissance commerciale du Canada. La mise à jour a comporté un processus de mobilisation en deux étapes destiné à recueillir les commentaires des municipalités locales, des groupes autochtones, des organismes environnementaux, des organisations voulant à la protection de l'environnement, des entreprises, des industries et des membres du public sur des sujets d'importance. Ce processus s'est déroulé à la fois en personne et virtuellement en raison de la pandémie de COVID-19.

Les mises à jour du plan d'utilisation des sols comprennent les éléments suivants :

- Ajout de sept orientations de politique
- Modification de la désignation de l'utilisation des sols de 21 lieux maritimes et terrestres
- Suppression de dix mesures de mise en œuvre depuis 2014; ces mesures démontraient l'engagement de l'Administration portuaire à agir en fonction des directives contenues dans le plan
- Ajout de neuf nouvelles mesures de mise en œuvre
- Ajout et intégration des principes de l'Administration portuaire concernant la consultation des groupes autochtones, des politiques d'atténuation des crues et des mises à jour concernant l'infrastructure de transport

Le plan d'utilisation des sols mis à jour a été approuvé par le conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser le 8 décembre 2020.

Nous prévoyons que la prochaine mise à jour d'ampleur du plan d'utilisation des sols aura lieu dans cinq ou six ans. Entre-temps, l'Administration portuaire continuera de présenter des modifications au plan d'utilisation des sols de façon périodique afin de rendre compte de l'acquisition de nouvelles terres ou de perturbations concernant les terres existantes.

Terrains industriels

En 2020, l'Administration portuaire a lancé une analyse des terrains pouvant appuyer les échanges commerciaux dans la région métropolitaine de Vancouver afin de mettre à jour une étude réalisée en 2015. Les mises à jour de l'étude, qui doivent être achevées début 2021, permettront d'actualiser l'analyse de l'offre et de la demande afin de déterminer les terrains industriels existants pour appuyer la croissance prévue au cours de la prochaine décennie, tout en offrant une meilleure compréhension des tendances et des défis qui se posent. Les résultats de cette étude serviront à favoriser la protection des terrains industriels, et en particulier ceux appuyant les échanges commerciaux dans la région

En 2021, l'Administration portuaire continuera également à travailler avec les représentants du groupe de travail sur la stratégie visant les terrains industriels, qui compte des représentants des compétences membres de la région métropolitaine de Vancouver, du gouvernement provincial, de TransLink et du secteur privé, afin de favoriser des mesures en faveur des recommandations formulées dans la Stratégie régionale sur les terrains industriels. Nous participerons également à d'autres initiatives de planification régionale connexes comme l'inventaire des terrains industriels en 2020 de la région métropolitaine de Vancouver et la stratégie de croissance régionale en 2050 de cette dernière.

Acquisition de terrains

La croissance continue de la population et de l'emploi dans la région métropolitaine de Vancouver, qui présente des contraintes géographiques, a compliqué la possibilité pour l'Administration portuaire d'acquérir des terrains supplémentaires en 2020. L'inventaire des terrains industriels disponibles pouvant être achetés était limité, et la concurrence autour de ces terrains a été les plus vives le haut, leur valeur marchande augmentant chaque mois. En dépit de ces difficultés, l'Administration portuaire a été en mesure d'acquérir un intérêt conditionnel sur un terrain industriel d'une superficie de 20 acres dans la région.

Nos efforts pour acquérir des terrains se poursuivront en 2021 par le biais de la détermination et de l'évaluation des sites appropriés pour favoriser les échanges commerciaux. En plus de ces efforts, nous continuerons à entreprendre les activités préparatoires nécessaires et travailleront avec les autres parties prenantes pour améliorer l'utilisation des terrains industriels existants afin de mieux soutenir l'activité commerciale du port.

Réalisation des infrastructures

Notre approche

En tant qu'Administration portuaire, nous déterminons, classons par ordre de priorité et planifions les projets d'infrastructure afin de préparer le Port de Vancouver à la hausse de la demande commerciale du Canada. Pour cela, nous réalisons ce qui suit :

- Collaborer avec le gouvernement, l'industrie et les groupes autochtones afin de déterminer, classer par ordre de priorité et mettre en œuvre des projets d'infrastructure et des mesures du port qui permettent la circulation des marchandises et atténuent les effets de la croissance commerciale sur les communautés locales
- Obtenir un financement pour les projets auprès du gouvernement
- Réaliser des préviscences, des études de faisabilité, d'ingénierie, et des études environnementales, présenter des demandes de permis, demander des approbations réglementaires, et établir et proposer une infrastructure portuaire permettant d'augmenter la capacité du port
- Collaborer avec les exploitants de terminaux et les locataires afin d'optimiser les installations existantes, en construire de nouvelles et améliorer les corridors ferroviaires et les routes
- Entreprendre de manière proactive des projets visant à améliorer l'habitat dans la région afin de compenser les effets du développement de l'infrastructure portuaire, dans le cadre de notre Programme d'amélioration de l'habitat

Le développement de l'infrastructure a des effets sur l'environnement et les communautés. Les conséquences potentielles sur l'environnement et notre approche de la gestion de ces dernières figurent ici. Et en trouverez ici la description des répercussions possibles sur les communautés et de nos programmes de gestion en cette matière.

Mieux faire circuler les marchandises, ensemble : Gateway Transportation Collaboration Forum (forum de collaboration en matière de transports de la porte d'accès)

La 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 porte d'accès de Vancouver est prête pour gérer la hausse des échanges commerciaux du Canada. Ses membres comprennent l'Administration portuaire, le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, TransLink, Transports Canada et le Greater Vancouver Gateway Council.

Greater Vancouver Gateway 2030 est le nom de la stratégie du Gateway Transportation Collaboration Forum pour l'investissement pour les infrastructures intelligentes permettant de supprimer les goulots d'étranglement qui nuisent à la croissance commerciale tout en répondant aux répercussions sur la collectivité de la circulation des marchandises et de la croissance de la population. Cette stratégie consiste à aider à avancer les fonds et à financer les projets qui aident les marchandises canadiennes à accéder au marché, favorisent l'économie et assurent la sécurité et la mobilité au sein des communautés.

Rendement

Projets concernant les installations et les terminaux

En 2020, un investissement en capital de 241,3 millions de dollars de l'Administration portuaire a été lancé afin de faire avancer les projets d'infrastructure, y compris les projets indiqués ci-dessous. Les projets suivants étaient en cours ou ont été achevés en 2020.

Progression du projet du Terminal 2 à Roberts Bank

Après des années d'études environnementales, de consultations, de demandes d'information et d'audiences publiques, la commission d'examen nommée par le gouvernement fédéral a publié son rapport d'évaluation environnementale en mars 2020, ce qui représente un important jalon pour le projet. Le rapport comprend la justification et les conclusions de la commission d'examen et fournit une voie à suivre pour le projet en formulant des recommandations sur les mesures d'atténuation proposées et des suggestions sur un programme de suivi pour surveiller les effets potentiels du projet et des mesures d'atténuation connexes.

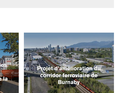
Nous acceptons les conclusions de la commission, à savoir qu'en l'absence de mesures d'atténuation, le projet aurait des répercussions sur les espèces telles que la population résidente du sud d'épaulards et les saumons quinnat juvéniles, et sur certains intérêts et pratiques autochtones. Il ne s'agit pas d'un sujet que nous prenons à la légère mais nandat fédéral consiste à protéger l'environnement et à tenir compte des collectivités locales, et nous devons donc réaliser ce projet d'une manière qui respecte notre mandat et correspond à notre vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable du monde.

À la suite de la publication de ce rapport de la commission, nous avons précisé nos mesures d'atténuation et nous collaborons avec les groupes autochtones et les agences fédérales afin de mettre au point des moyens de réduire les effets prévus du projet. Par exemple, en 2020, nous avons mené des études environnementales d'importance sur différentes espèces tels que le saumon et le bécasseau, et envisagé d'autres projets de compensation avec les groupes autochtones. L'Administration portuaire est persuadée que les effets liés au projet peuvent être atténués, en suivant les recommandations de la commission d'examen et en complétant des renseignements supplémentaires afin de répondre à la demande d'information du ministre.

La commission est d'accord avec notre évaluation concernant l'emplacement du projet, à savoir qu'il s'agit du meilleur endroit possible pour répondre à la demande anticipée pour les échanges commerciaux avec l'Asie, et aussi pour confirmer que l'objectif du projet s'aligne avec le rôle du Canada à titre de nation commerciale. La commission reconnaît que les avantages procurés par le projet concernent la ville de Delta, la région métropolitaine de Vancouver, la Colombie-Britannique et le Canada dans son ensemble en raison des emplois, des possibilités commerciales et du développement économique qu'il génère.

S'il est approuvé, le projet permettra d'injecter plus de 2 milliards de dollars d'investissement en capital dans l'économie, et il créera plus de 12 000 emplois dans le secteur des transports, ainsi que plus de 12 000 emplois directs et indirects à l'appui des opérations courantes. Avant tout, le terminal 2 à Roberts Bank jouera un rôle essentiel pour permettre au Canada de répondre à la demande croissante pour des marchandises expédiées en conteneurs au cours des prochaines décennies, et pour maintenir la compétitivité du Port de Vancouver à l'échelle mondiale.

Projets routiers et ferroviaires



Projets de restauration de l'habitat

Notre Programme d'amélioration de l'habitat a été mis au point dans le cadre d'une stratégie plus large visant à gérer la croissance des échanges commerciaux, reconnaissant d'un nouvel habitat ou un habitat amélioré pourrait être nécessaire pour compenser les effets du développement du port. L'amélioration de l'habitat du poisson et de la faune s'intègre également dans notre approche en matière de durabilité.

Nous disposons dans le cadre de ce programme d'un accord avec Pêches et Océans Canada qui nous autorise à accumuler, ou mettre de côté, un crédit pour l'habitat que nous avons construit en avance des besoins futurs et dont on a démontré qu'il fonctionnait comme prévu. Cet habitat peut ensuite être utilisé pour compenser les effets du développement du port, avec l'approbation de Pêches et Océans Canada, et en collaboration avec les groupes autochtones.

Nous réalisons des activités de surveillance annuelles auprès de tous les sites du projet d'habitat terminés afin de veiller à ce que les objectifs écologiques soient respectés. Les détails concernant nos principaux projets d'amélioration de l'habitat menés jusqu'à présent sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Au 31 décembre 2020, on comptait 13 sites dans notre bonque d'habitats; les crédits représentaient une superficie de 95.534 m2. Cela comprend :

- 70.171 m² de crédits d'habitat marin (en hausse, par rapport à 3.307 en 2018)
- 6,662 m² de crédits d'habitat de marais saumâtre (gain de changement par rapport à 2018)
- 14,701 m² de crédits d'habitat d'eau douce (gain de changement par rapport à 2018)

Solde de la banque d'habitats

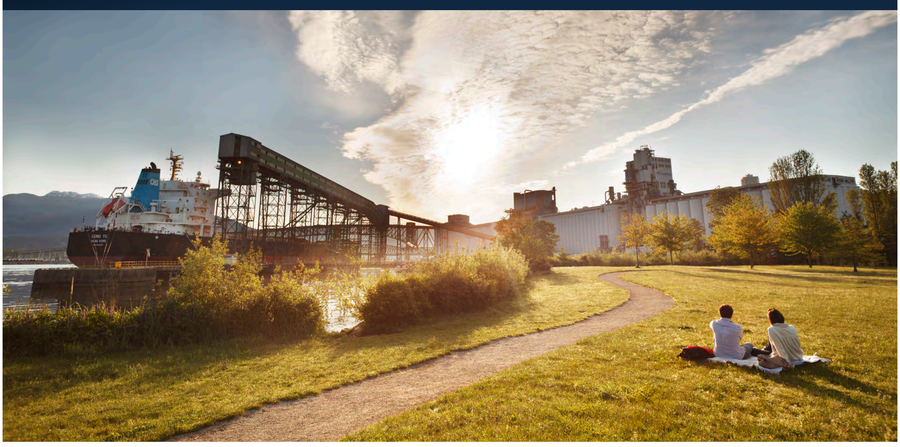
Principaux projets d'amélioration de l'habitat	Emplacement	Année de réalisation	Type d'habitat	Superficie d'habitat en plus ou en moins (m ²)
Marais intertidal du parc Gladstone	Bras nord du fleuve Fraser	1993	Habitat saumâtre, marais intertidal	+3,181
Marais intertidal du parc Riverfront	Bras nord du fleuve Fraser	1993	Habitat saumâtre, marais intertidal	+1,481
Habitat du bassin Timberland	Fleuve Fraser	1993	Habitat d'eau douce, marais intertidal, vasière intertidale	+3,923
Restauration de marais salant	Roberts Bank, banc Boundary	2014	Habitat marin, marais salant	+62,992
Projet du marais intertidal de Glennore	Fleuve Fraser	2014	Habitat d'eau douce, marais intertidal	+10,778
Projet de restauration de l'habitat du rivage au parc New Brighton	Burrard Inlet, Vancouver	2017	Habitat marin, marais salant, chenal de marée, habitat marin riverain	+9,872
Projet de restauration marine de Maplewood	Burrard Inlet, North Vancouver	En cours	Habitat marin, récif rocheux	+3,307

Les projets d'amélioration de l'habitat suivants étaient en cours en 2020.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Environnement sain

Un port durable s'appuie sur un environnement sain, et en particulier des écosystèmes sains, des mesures de lutte contre le changement climatique et des pratiques responsables.



Forte participation de l'industrie afin de mieux comprendre et de réduire les effets cumulés des activités de transport maritime sur les baleines

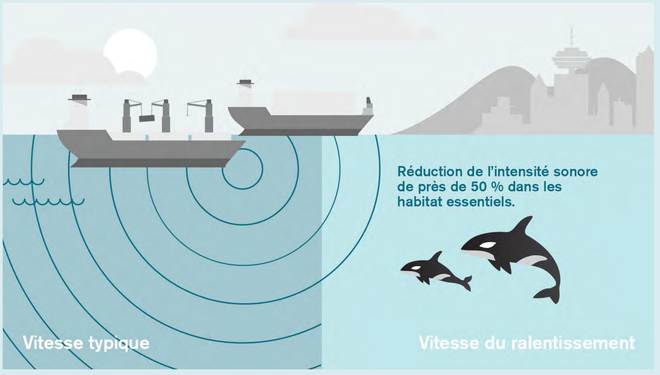
La population résidente du sud d'épaulards emblématique, qui est l'une des espèces en péril au sein du territoire de l'Administration portuaire, possède une importance culturelle majeure pour la Colombie-Britannique et les populations autochtones. Dans la mesure où les lignes de navigation commerciale recoupent les zones d'habitat essentiel de ces baleines, leur capacité à chasser et à communiquer au moyen de l'écholocalisation peut être compromise en raison du bruit sous-marin produit par les navires.

Pour mieux comprendre et réduire les effets du bruit sous-marin sur les baleines en péril, le programme Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) dirigé par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser coordonne les initiatives bénévoles d'atténuation du bruit sous-marin dans la mer des Salish en collaboration avec l'industrie du transport maritime, les communautés autochtones, les organismes gouvernementaux, les groupes environnementaux et les scientifiques.

En mai 2019, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, l'Administration de pilotage du Pacifique et cinq partenaires de l'industrie du transport maritime ont conclu un accord de conservation au titre de la Loi sur les espèces en péril avec le gouvernement du Canada. Cet accord vise à soutenir le rétablissement de la population résidente du sud d'épaulards. L'année 2020 a marqué la fin de la deuxième année de l'accord de conservation.

Voici les points forts des réalisations du programme en 2020 :

- Obtention de taux de participation records pour le déplacement latéral volontaire dans le détroit Juan de Fuca (82 %) et pour ralentissement volontaire des navires dans le détroit Haro et le passage Boundary (91 %)
- Réduction de l'intensité sonore de près de 50 % grâce au ralentissement dans le détroit Haro et le passage Boundary, et jusqu'à 68 % grâce au déplacement latéral de la circulation des remorqueurs dans le détroit Juan de Fuca
- Coordination d'un nouvel essai de ralentissement volontaire dans le banc Swiftsure, une zone connue d'alimentation pour la population résidente du sud d'épaulards se trouvant à l'extérieur des secteurs de navigation, avec la participation de 861 grands navires commerciaux (82 %)



À l'avenir, nous continuerons à collaborer avec les partenaires et conseillers du programme ECHO en vue d'atteindre l'objectif à long terme du programme consistant à mettre en œuvre les mesures débouchant sur une baisse chiffrable des menaces que fait peser l'activité de la navigation commerciale sur les baleines en péril.

Initiatives de réduction du bruit sous-marin

Initiative	Taux de participation		Réduction du bruit ambiant	
	2019	2020	2019	2020
Ralentissement volontaire des navires dans le détroit Haro et le passage Boundary	82%	91%	3,0 dB[1]	2,5 dB[1]
Déplacement latéral volontaire de la circulation des remorqueurs dans le détroit Juan de Fuca	76%	82%	~4–7 dB[2]	~5 dB[3]
Essai de ralentissement volontaire de navires dans le banc Swiftsure	s.o.	82%	s.o.	~2 dB[4]

Remarque : La réduction du bruit ambiant est mesurée en décibels (dB), une unité logarithmique utilisée pour la mesure du bruit sous-marin.

[1] Réduction médiane du bruit ambiant à large bande mesuré durant l'essai de ralentissement à l'hydrophone Lime Kiln, dans le détroit Haro.
[2] Diminution du bruit ambiant pour chaque trajet de remorqueur mesuré durant l'essai à l'hydrophone de la rivière Jordan, dans le détroit Juan de Fuca.
[3] La réduction du bruit ambiant mesurée à l'hydrophone de la rivière Jordan appartenant à Pêches et Océans Canada, pour chaque remorqueur qui modifie son trajet d'un kilomètre ou plus par rapport à l'hydrophone.
[4] La réduction médiane du bruit ambiant de la large bande au cours du ralentissement, comparée à la période de référence précédant immédiatement le ralentissement, analysée par Pêches et Océans Canada en utilisant un hydrophone placé près de la voie de navigation de départ au banc Swiftsure.

En savoir plus

Écosystèmes sains >

Qualité de l'eau
Biodiversité

Lutte contre le changement climatique >

Émissions de gaz à effet de serre qualité de l'air
Adaptation au changement climatique

Pratiques responsables >

Infrastructure durable
Pratiques responsables liées à la chaîne d'approvisionnement

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Écosystèmes sains

Des écosystèmes sains apportent des bienfaits écologiques, économiques et culturels fondamentaux, avec un air pur, des terres et des eaux propres, des ressources renouvelables et des expériences récréatives. La perte de la biodiversité réduit la résilience des écosystèmes, en diminue la productivité, et limite leur capacité à soutenir diverses formes de vie.

À l'échelle mondiale, la biodiversité est menacée par la destruction et la dégradation des habitats, par les espèces envahissantes, par la déforestation et par les conséquences du changement climatique comme l'élévation du niveau de la mer, l'acidification des océans, l'augmentation des températures de l'air et de l'eau, et les changements touchant les précipitations saisonnières. Ces menaces ont débouché sur un taux de perte d'espèces 1 000 fois supérieur à toute autre période au cours de l'histoire humaine[1].

Les activités du Port de Vancouver se tiennent dans une région riche sur le plan écologique, et qui possède l'un des niveaux les plus élevés de biodiversité en Amérique du Nord[2]. Notre territoire de compétence compte deux réserves nationales fauniques, cinq aires provinciales de gestion de la faune, trois aires de conservation des sébastes, et un habitat essentiel désigné pour la population d'épaulards résidents du sud. Le développement de l'infrastructure et des activités portuaires peut engendrer la perte et la dégradation d'habitats; introduire des espèces envahissantes; avoir des répercussions sur la qualité de l'eau; et augmenter le bruit et la luminosité, étant tous des facteurs qui peuvent avoir des répercussions sur la santé de l'écosystème et la biodiversité.

Les principales inquiétudes portent sur les plus de 30 espèces menacées répertoriées à l'échelle fédérale qui sont, ou ont des chances d'être, présentes dans Burrard Inlet, le fleuve Fraser, et d'autres secteurs au sein de notre territoire, et des espèces susceptibles d'être désignées comme espèces menacées, dont la population d'épaulards résidents du sud, le grand héron et la petite chauve-souris brune. En vertu de la *Loi fédérale sur les espèces en péril*, les espèces désignées comme étant en péril sont juridiquement protégées contre toute perturbation sur les terres fédérales. La désignation d'habitat essentiel pour ces espèces ou l'inscription de nouvelles espèces sur la liste peut créer des contraintes sur les activités portuaires.

[1] Programme pour l'environnement des Nations Unies
https://www.unep.org/fr/actualites-et-recits/recit/2020-une-annee-cruciale-pour-la-biodiversite-et-les-urgences-climatiques
[2] Province de la Colombie-Britannique, Protecting B.C's Biodiversity
https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/plants-animals-ecosystems/biodiversity

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des intervenants	Priorités stratégiques	Principaux risques
Biodiversité Qualité de l'eau	Groupes autochtones Communautés Gouvernements Organismes non gouvernementaux	Réduire au minimum et atténuer les effets des opérations portuaires et du développement sur les espèces terrestres et aquatiques Offrir une meilleure transparence en ce qui concerne les effets environnementaux des activités portuaires Prendre en compte les effets environnementaux et socioéconomiques cumulés de la croissance du port; tenir compte de l'analyse des effets cumulés dans le cadre des nouveaux projets Réduire au minimum le bruit sous-marin Améliorer la transparence et la rapidité de délivrance des permis liés aux projets et le processus d'examen environnemental Tenir compte des effets potentiels de l'augmentation des échanges commerciaux sur la qualité de l'eau et les mammifères marins	Protéger et améliorer la santé environnementale du port	Déversement dans le port ou le fleuve Répercussions des opérations et du développement du port sur l'environnement Décisions ou processus d'examen de délivrance de permis environnemental et de projets inadéquats Perte des relations à long terme avec la communauté et les groupes autochtones

Notre approche

L'Administration portuaire dirige, appuie et met au point un vaste éventail de programmes conçus pour réduire et atténuer les effets des opérations du port sur l'environnement dans le port et aux alentours. Pour consulter la liste complète des répercussions potentielles des activités portuaires sur la terre et l'eau, et connaître notre approche de la gestion de ces répercussions, cliquez ici. Nos efforts sont dirigés vers les domaines dans lesquels nous disposons d'un contrôle ou d'une influence, en commençant par notre territoire de compétence. Plus particulièrement, nous nous concentrons sur la gestion des répercussions sur la biodiversité et la qualité de l'eau qui sont deux domaines clés contribuant à la santé globale des écosystèmes locaux.

Processus d'examen environnemental et d'examen de projet

Notre processus d'examen environnemental et d'examen de projet (EEEP), qui constitue l'un des outils dont nous nous servons pour nous acquitter de nos obligations d'intendance environnementale au titre de la *Loi maritime du Canada* et de la *Loi sur l'évaluation d'impact représente* une composante majeure de notre approche de la gestion d'écosystèmes sains.

Avant que les locataires effectuent des activités ou travaux physiques sur les terres et eaux gérées par l'Administration portuaire, nous exigeons d'eux qu'ils obtiennent d'abord un permis. Nous étudions toutes les demandes de projet afin de déterminer les possibles effets sur l'environnement, en envisageant les répercussions négatives résiduelles d'un projet sous l'angle de leur ampleur, de leur étendue géographique, de leur durée, de leur fréquence et de leur caractère réversible.

Nous ne pouvons pas autoriser ou approuver une proposition de projet s'il est probable que le projet entraîne des répercussions néfastes importantes sur l'environnement. Si un projet est approuvé, notre permis inclura les conditions à respecter afin d'éviter ou d'atténuer les effets potentiels. Le cas échéant, nous travaillons étroitement avec les détenteurs de permis pour résoudre les cas de non-conformité aux conditions relatives aux permis de projet.

En 2019, nous avons mis à jour notre processus d'EEEP afin de respecter les exigences de Loi sur l'évaluation d'impact. En 2020, nous avons :

- mené à terme 175 examens environnementaux et de projets;
- dirigé 14 examens préliminaires de projets, au terme desquels les promoteurs des projets ont reçu des observations préliminaires formulées par le personnel de l'Administration portuaire dans le but de les aider à planifier leurs projets en en atténuant les répercussions;
- mené 469 examens documentaires des autodéclarations, rapports de surveillance environnementale, et rapports de surveillance indépendants, ainsi que 15 visites de site liées à la conformité.

Qualité de l'eau

La santé des écosystèmes et la qualité de l'eau sont étroitement reliées. Notre territoire comporte plus de 16 000 hectares d'eau allant de rivières ou d'un fleuve à l'océan en passant par des estuaires et des ruisseaux. Ces eaux sont soumises à un vaste éventail de conséquences liées aux opérations des terminaux, au développement de l'infrastructure, et au transport des marchandises en empruntant les eaux locales, ce qui peut déboucher sur des déversements, des rejets et l'écoulement des eaux de ruissellement, ceci ayant des répercussions négatives sur la qualité de l'eau et la biodiversité.

Notre approche

Avec autant de points d'origine à travers notre territoire permettant aux polluants et autres contaminants d'entrer dans les eaux locales, nous axons nos mesures d'atténuation sur la surveillance continue et la gestion de la qualité de l'eau. Notre approche comprend ce qui suit :

- Respecter les plans de prévention de la pollution par les eaux de ruissellement pour les installations gérées par l'Administration portuaire. Ces plans comportent les pratiques exemplaires destinées à limiter la pollution par les eaux de ruissellement et les déversements.
- Examiner les propositions de projets de développement et de construction afin d'évaluer les conséquences potentielles sur la qualité de l'eau et appliquer les conditions des permis afin d'atténuer les répercussions.
- Mener des examens documentaires et des visites sur place au cours des activités de construction afin de veiller à ce que les locataires respectent les conditions des permis qui se rapportent à l'eau.
- Des renseignements supplémentaires sur la gestion des déversements figurent sur notre site Web.

Rendement

En 2020, nous avons :

- entrepris la conception et l'élaboration d'un programme de santé de l'écosystème aquatique pour Burrard Inlet, avec l'objectif d'assurer le suivi de la santé écologique de Burrard Inlet au fil du temps;
- mis à jour les plans de prévention de la pollution par les eaux de ruissellement pour nos trois installations exploitées par l'Administration portuaire afin de garantir le respect des pratiques exemplaires relativement à la limitation de la pollution par les eaux de ruissellement.

Indice de santé des écosystèmes aquatiques

En 2020, nous avons commencé à élaborer un indice de santé des écosystèmes aquatiques dans le but d'aider l'Administration portuaire à mieux comprendre, surveiller et gérer les conséquences environnementales liées à l'Administration portuaire dans Burrard Inlet. Dans le cadre de ces travaux, nous avons réalisé un relevé de l'habitat de la zone intertidale du littoral et avons cartographié Burrard Inlet pour évaluer l'habitat existant et établir un point de référence à partir duquel mesurer et déceler les changements intervenant dans l'habitat au fil du temps. En raison des difficultés découlant de la pandémie mondiale, nous avons reporté le travail de terrain et la collecte des données en 2020. En 2021, nous espérons collaborer avec nos partenaires et faire progresser le développement du projet.

Biodiversité

Le développement de l'infrastructure et les opérations portuaires en cours peuvent engendrer une perte et une dégradation de l'habitat, introduire des espèces envahissantes, et nuire aux espèces en péril – autant de facteurs qui menacent la biodiversité dans son ensemble. Le bruit sous-marin provenant de sources liées au port, notamment le déplacement des navires, le développement intervenant sur les terres du port, et la construction dans l'eau peuvent avoir des conséquences sur les mammifères marins. Les espèces envahissantes, qui peuvent cheminer dans le Lower Mainland par l'intermédiaire de tout moyen de transport, sont considérées comme représentant la plus importante menace à la biodiversité après la perte de l'habitat.

Notre approche

Nous prenons des mesures afin de réduire au minimum et atténuer les conséquences négatives des activités liées au port sur la biodiversité. Pour ce faire, nous agissons comme suit :

- Aider à faire connaître à nos locataires notre processus de délivrance de permis environnementaux et de projet destiné à réduire les conséquences des projets de construction et de développement sur la biodiversité;
- Effectuer des analyses documentaires et des visites sur place afin de confirmer la conformité aux conditions des permis d'atténuation environnementale par l'intermédiaire de notre programme de conformité, de surveillance et de mise en application;
- Prendre des mesures afin de réduire les répercussions négatives sur les mammifères marins découlant de sources de bruit sous-marin liées au port par l'intermédiaire de nos programmes ECHO et EcoAction et du processus d'EEEP;
- Désigner certaines zones de notre territoire aux fins de conservation, d'amélioration et de restauration de l'habitat dans notre plan d'utilisation des sols
- Repérer et comprendre l'habitat essentiel pour la protection des espèces en péril répertoriées à l'échelle fédérale qui sont probablement présentes dans notre territoire, comme la population résidente du sud d'épaulards, le grand héron et la petite chauve-souris brune;
- Réduire au minimum l'introduction et la prolifération d'espèces envahissantes à travers notre territoire en collaborant avec le gouvernement, en fixant les conditions des permis d'EEEP, et en menant des programmes de traitement des plantes envahissantes.

Rendement

En 2020, nous avons :

- mené un processus de traitement ciblé visant les plantes envahissantes sur les terres du port et géré et surveillé la prolifération de plantes envahissantes par l'intermédiaire de notre processus d'examen environnemental et d'examen de projet;
- surveillé la présence du crabe européen envahissant en collaboration avec Pêches et Océans Canada et la Friends of Semiahmoo Bay Society.

Évaluation de l'habitat de l'esturgeon blanc

En 2020, nous nous sommes encore associés à la Fraser River Sturgeon Conservation Society et au ministère provincial des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des ressources naturelles et du Développement rural pour mieux comprendre la répartition et la présence saisonnière de l'esturgeon blanc dans le bas Fraser, et pour trouver les lieux et les attributs de l'habitat qui sont indispensables à leur survie.

Bien que l'esturgeon blanc ne soit pas à l'heure actuelle reconnu comme une espèce en péril au titre de la Loi fédérale sur les espèces en péril, ses effectifs connaissent un déclin continu dans le fleuve Fraser. L'une des menaces planant sur l'habitat de l'esturgeon blanc correspond au dragage effectué par l'Administration portuaire, qui peut frapper les esturgeons blancs adultes et juvéniles et leur nuire, dans la mesure où ceux-ci résident principalement au fond du fleuve.

Au cours des prochaines années, nous allons continuer à recueillir des données sur l'esturgeon blanc et son habitat afin de mieux comprendre et de réduire les conséquences de nos activités sur cette espèce et d'orienter des mesures d'atténuation potentielles.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Lutte contre le changement climatique

Les ports sont confrontés aux effets de l'évolution du climat et exposés au risque pour l'émission de gaz à effet de serre présent des activités humaines. Ces émissions sont à l'origine d'une hausse de l'ˆ des temperatures par rapport aux niveaux préindustriels[1]. Les répercussions physiques du changement climatique sont déjà ressenties dans le monde entier. Le niveau de la mer a augmenté d'environ 15 centimètres au cours du XXe siècle, et les inondations côtières ont doublé depuis le milieu du XXe siècle. Le nombre de jours de vague de chaleur en mer a doublé depuis 1970 et 13 °C de plus que le reste des températures préindustrielles pour entier des effets catastrophiques sur l'environnement, la biodiversité, la santé humaine et l'économie.

Les communautés côtières, et en particulier le littoral et la combustible de socle, fournissent actuellement la plus grande partie de l'énergie dans le secteur des transports maritimes. Les ports sont confrontés à des risques importants liés à l'approvisionnement en énergie, à la sécurité et à la sûreté, à la santé et à la sécurité ainsi qu'à la protection de l'environnement. Les ports sont exposés à des risques liés

Pratiques responsables

Notre vision du Port de Vancouver comme le port le plus durable au monde nous impose de donner l'exemple à travers nos propres pratiques, et de collaborer avec les organisations à l'échelle locale, régionale et mondiale à la promotion de pratiques responsables qui font progresser la durabilité dans l'ensemble du port, du secteur maritime et de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

L'intégration de pratiques durables en matière de conception et de construction dans la planification et l'exécution de projets d'infrastructure contribue à réduire au minimum les répercussions sociales et environnementales négatives du développement du port, et permet au port de faciliter les échanges commerciaux tout en maintenant un environnement sain et en rendant possible l'épanouissement des communautés.

Les intervenants comme les gouvernements locaux et les organisations environnementales ont attiré l'attention sur les répercussions sociales et environnementales de certains produits échangés par l'intermédiaire du port. Plus particulièrement, les intervenants sont préoccupés par les effets sur le climat mondial des produits du charbon et des hydrocarbures qui transitent par le port, ainsi que par les éventuels effets locaux comme le poussier en suspension et les potentiels déversements d'hydrocarbures. Nous reconnaissons l'importance de ces questions et encourageons la tenue d'un dialogue ouvert et respectueux, mais nous ne disposons pas de la capacité juridique de décider des ressources qui seront développées et échangées au Canada. Apprenez-en davantage à propos des personnes chargées de décider ce qui transite par le Port de Vancouver ici.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des intervenants	Priorités stratégiques	Principaux risques
Infrastructure durable Pratiques responsables liées à la chaîne d'approvisionnement	Groupes autochtones Communautés Gouvernements Organismes non gouvernementaux Exploitants de terminaux et locataires	Réduire au minimum les effets des infrastructures du port sur l'environnement et les collectivités locales Tenir compte des effets sur le cycle de vie environnemental des produits expédiés par le port Ne pas transporter de charbon et de pétrole, qui peuvent nuire à l'environnement et aux collectivités locales Contribuer aux initiatives qui améliorent la sécurité et le rendement environnemental	Protéger et améliorer la santé environnementale du port Parvenir à gagner la confiance du grand public et son soutien	Répercussions du développement du port et de son exploitation sur l'environnement et les communautés Nouvelle infrastructure qui n'est pas à l'épreuve du changement climatique, ce qui débouchera sur de futures perturbations des échanges commerciaux Perte des relations à long terme avec la communauté et les groupes autochtones

Infrastructure durable

Notre approche

Nous intégrons des pratiques durables de conception et de construction à la planification, à la conception et à l'exécution de projets d'infrastructure dirigés par l'Administration portuaire afin de faciliter les échanges commerciaux croissants du Canada tout en réduisant au minimum les répercussions sociales et environnementales du développement du port. Nos lignes directrices internes sur l'infrastructure écologique, tirées du système de certification et cadre reconnu à l'échelle internationale d'infrastructure durable Envision, et du système de certification Leadership in Energy and Environmental Design (LEED), ainsi que des pratiques exemplaires d'autres ports et d'organismes locaux, contribuent à éclairer les décisions relatives aux projets d'infrastructure dirigés par l'Administration portuaire dont la valeur dépasse 500 000 $. Nous assurons le suivi de la mise en œuvre de ces lignes directrices en ayant pour objectif d'exécuter au moins 50 % des lignes directrices applicables dans chaque projet.

Pour la plupart des grands projets d'infrastructure dirigés par l'Administration portuaire, nous utilisons Envision dans le but d'éclairer les phases de planification, de conception et de construction. Nous faisons procéder à une vérification par une tierce partie lorsque cela est approprié. Par exemple, sur le projet d'agrandissement du terminal Centerm, nous nous sommes engagés à atteindre la vérification Or d'Envision pour les améliorations apportées au terminal de conteneurs et aux routes du port, ainsi qu'une certification Or de LEED pour les nouvelles opérations et le nouveau bâtiment administratif.

Nous continuons à travailler pour renforcer nos pratiques durables en matière d'infrastructure et donner l'exemple par l'intermédiaire de nos propres projets, tout en encourageant les locataires du port à adopter des pratiques durables en matière d'infrastructure sur les projets dirigés par eux au sein du port dans son ensemble.

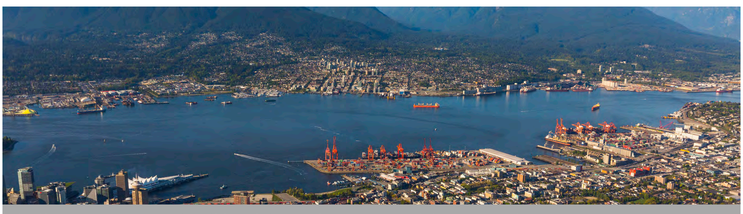
Rendement

En 2020, nous avons réalisé six projets d'infrastructure dont la valeur dépassait 500 000 $ et avons mis en œuvre 69 % des lignes directrices écologiques applicables, ce qui se situe au-delà de notre objectif de 50 %. L'information relative à notre rendement au cours des années précédentes figure dans la section Données sur le rendement de l'entreprise.

Parmi les projets que dirige l'Administration portuaire et pour lesquels on utilise actuellement Envision afin d'éclairer la planification et la conception, citons le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, le projet d'amélioration du réseau ferroviaire et routier à Pitt Meadows, le projet d'amélioration du réseau routier Portside/Blundelle et le projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby/passage supérieur de Holdom. En outre, on continue d'utiliser Envison et LEED pour éclairer les décisions relatives au projet d'agrandissement du terminal Centerm et au projet d'accès à la rive sud. Ces projets sont en voie de respecter leur engagement de parvenir au niveau Or en matière de rendement.

En 2021, nous allons faire ce qui suit :

- Créer une feuille de route sur l'infrastructure durable qui indiquera les étapes permettant de consolider et uniformiser notre approche de l'élaboration d'une infrastructure durable, de soutenir nos objectifs généraux en matière de durabilité et partager les apprentissages entre équipes de projet.
- Suivre l'utilisation des systèmes de certification de la durabilité (Envision et LEED) par les locataires du port pour les grands projets d'infrastructure par l'intermédiaire de notre processus d'examen environnemental et de projet.
- Participer au groupe de travail nouvellement créé West Coast Maritime Envision avec cinq autres administrations portuaires, la Northwest Seaport Alliance, Washington State Ferries et l'Institute for Substainable Infrastructure afin de partager des pratiques exemplaires et d'éclairer nos pratiques en matière d'infrastructure durable à l'avenir.



Pratiques responsables liées à la chaîne d'approvisionnement

Notre approche

Nous œuvrons à faire progresser la durabilité au Port de Vancouver et dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement mondiale comme suit :

- En collaborant avec l'industrie et les ports dans le monde entier pour cerner les problèmes liés à la durabilité à l'échelle mondiale et y répondre lorsqu'une collaboration internationale est nécessaire, comme le fait de traiter la contribution des ports et de la navigation au changement climatique dans le Programme d'action sur le climat des ports du monde et la Collaboration internationale pour la réduction des émissions des navires
- Communiquer des pratiques exemplaires à d'autres administrations portuaires qui travaillent à améliorer le rendement sur des questions similaires, par exemple, le groupe de travail nouvellement formé West Coast Maritime Envision, et composé de cinq administrations portuaires, de la Northwest Seaport Alliance, de Washington State Ferries et de l'Institute for Sustainable Infrastructure. Ce groupe de travail se concentre sur la promotion des pratiques durables en matière d'infrastructure dans le développement des ports.
- Collaborer avec les ports de Seattle et Tacoma, ainsi qu'avec la Northwest Seaport Alliance sur la stratégie pour l'air pur Northwest Ports Clean Air Strategy, en envisageant d'éliminer les émissions provenant des activités portuaires dans le bassin atmosphérique du bassin de Géorgie et de Puget Sound d'ici 2050.
- Collaborer à l'échelle régionale avec les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime, les conseillers autochtones et les groupes environnementaux afin de mieux comprendre et gérer les effets cumulés de la navigation sur les baleines menacées le long de la côte sud de la Colombie-Britannique par l'intermédiaire du Programme ECHO
- Travailler avec les locataires du port à promouvoir des pratiques durables, comme le fait d'encourager des formations à la mesure et à la réduction de l'utilisation du carbone par l'intermédiaire de l'initiative Climate Smart et en participant à Alliance verte, un programme de certification environnementale destiné à l'industrie maritime nord-américaine.

Rendement

Nous nous associons à Climate Smart, une entreprise à vocation sociale basée à Vancouver, pour former les locataires du port à mesurer et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Voici la liste des locataires du port qui ont participé à cette formation en 2020 :

- Alliance Grain Terminal
- Coast 2000 Terminals
- Fraser River Pile and Dredge
- G3
- Global Container Terminals
- Harbour Air
- Western Stevedoring
- Interfor Corporation
- JJM Construction
- Neptune Terminals
- Pacific Coast Terminals
- SAAM SMIT Canada
- Schnitzer Steel Canada
- Vancouver Pile Driving

Alliance verte

Alliance verte est un programme de certification environnementale conçue pour promouvoir les pratiques exemplaires environnementales dans l'ensemble de l'industrie maritime nord-américaine. Alliance verte définit des normes de rendement sur 14 indicateurs de rendement comme les émissions de gaz à effet de serre, les répercussions sur les communautés, la gestion des matières résiduelles, et le bruit sous-marin et propose des programmes éducatifs pour aider les entreprises à réduire leur empreinte environnementale.

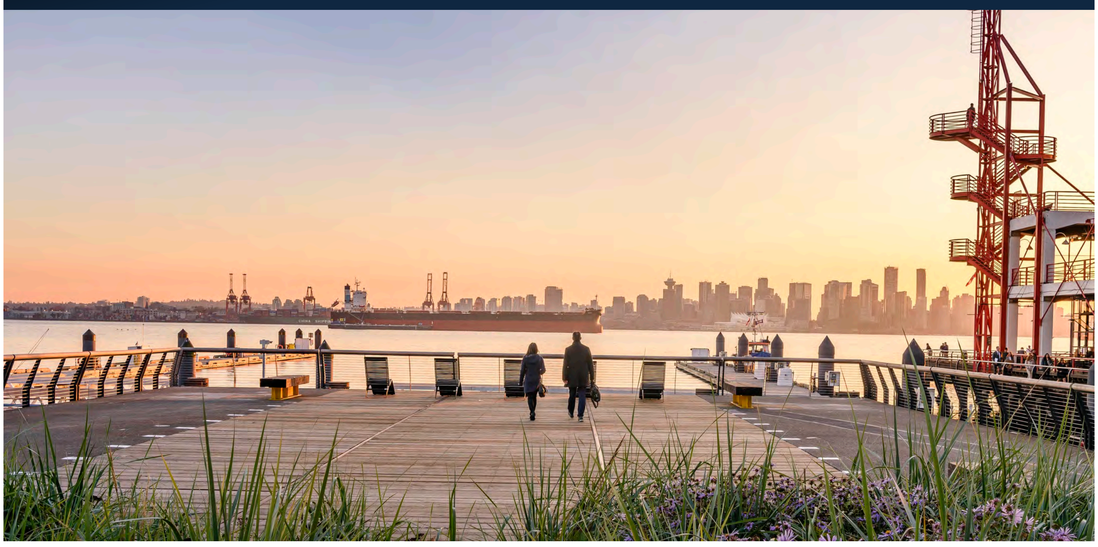
Pour obtenir la certification, les participants évaluent leur rendement environnemental annuel grâce au guide d'autoévaluation, et font vérifier leur résultat par un vérificateur externe agréé. Nous participons au comité consultatif West Coast ainsi qu'à divers groupes de travail pour élaborer de nouveaux indicateurs.

En 2020, 38 % des principaux terminaux du Port de Vancouver (11 sur 29) ont rejoint l'Alliance verte, dont GCT Deltaport, GCT Vanterm, le terminal Westridge, les terminaux vraquiers Neptune, les terminaux Pacific Coast, Seaspan (chantier naval), West Coast Reduction, Western Stevedoring (Lynnterm), IWestshore Terminals, G3, le terminal de croisières de Canada Place géré par CERES. Parmi les armateurs participants, citons North Arm Transportation, Saam Towage, et Seaspan ULC.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Communautés florissantes

Un port durable contribue à des communautés florissantes en s'efforçant de manière proactive d'être un bon voisin, assure des connexions communautaires, favorise les relations avec les groupes autochtones et assure la sûreté et la sécurité.



Adapter notre approche du dialogue avec les communautés portuaires durant la pandémie de COVID-19

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré que la COVID-19 constituait une pandémie mondiale, ce qui a eu un effet profond et généralisé sur les communautés à l'échelle régionale, provinciale et nationale.

La pandémie a mis en danger les vies, en particulier celle des personnes au sein des communautés à faible revenu ou qui travaillaient dans de petites entreprises et dans les secteurs du tourisme et des services. Elle a également eu un effet substantiel sur la qualité de vie de nombreux Canadiens qui ont dû faire face à de nouvelles manières de vivre – limitation des interactions en personne, suspension des programmes communautaires, et annulation d'événements importants – ce qui a eu une incidence sur leur santé physique et mentale globale.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a ressenti ces répercussions, en particulier en ce qui concerne l'organisation d'importantes séances de mobilisation en personne, qui représente une manière importante de communiquer avec la communauté et d'obtenir des commentaires sur les projets d'infrastructure à venir.

Dans les jours qui ont suivi ces nouvelles restrictions, l'Administration portuaire a recherché des solutions de remplacement pour accueillir les séances de mobilisation devant se tenir dans les semaines suivantes. Presque immédiatement, un nouveau format de mobilisation en ligne a été imaginé et mis en œuvre pour la première phase de mobilisation publique au sujet du passage supérieur de l'avenue Holdom, qui fait partie du projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby.

À la place d'offrir des possibilités de mobilisation en personne au sujet du passage supérieur de l'avenue Holdom, et pour nous assurer de toucher autant de personnes que possible, nous avons agi comme suit :

- En promouvant la mobilisation pendant les deux semaines précédant la séance de mobilisation, avec notamment le dépôt de cartes postales dans environ 20 000 propriétés, des publicités numériques et dans les journaux, ainsi que l'annonce sur des médias sociaux payants
- En créant une vidéo portant sur le projet et destinée à fournir de l'information à la communauté
- En créant un guide de discussion en ligne et en en envoyant des copies papier par la poste aux personnes en faisant la demande
- En offrant aux personnes plusieurs possibilités pour faire part de leurs commentaires, notamment au moyen d'un questionnaire en ligne, par courriel et par téléphone

La réponse reçue lors de cette séance de mobilisation a été exceptionnelle. Dans l'ensemble, le format en ligne a suscité des taux de mobilisation plus élevés que le format traditionnel en personne, avec 4 200 visionnages de la vidéo du projet et 466 questionnaires remplis par les membres de la communauté. En étant en mesure de mieux atteindre les membres de la communauté grâce à ce nouveau format, nous avons réussi à récolter des commentaires de manière efficace et à obtenir le soutien nécessaire pour aller de l'avant avec ce projet.

Bien que ce format de mobilisation ait eu une apparence différente en raison de la pandémie, nous avons réussi à communiquer plus efficacement avec la communauté, ce qui nous a permis de continuer à remplir notre engagement consistant à favoriser des communautés florissantes. En faisant avancer ce projet malgré les défis inédits se présentant à nous, nous avons pu continuer à préparer le Port de Vancouver à la croissance des échanges commerciaux du Canada.

En savoir plus

Bon voisinage >

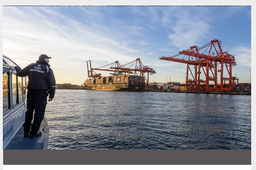
Relations communautaires
Bruit et nuisance

Relations communautaires >

Activité économique locale et nationale
Investissement communautaire

Relations avec les Autochtones >

Activités de mobilisation des Autochtones
Possibilités offertes aux Autochtones



Sûreté et sécurité >

Sûreté et sécurité du public, des navires et des infrastructures
Préparation aux situations d'urgence

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Bon voisinage

Afin de permettre aux entreprises et consommateurs canadiens de rester connectés à l'économie mondiale, le Port de Vancouver fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans la région métropolitaine densément peuplée du Grand Vancouver.

Les opérations portuaires sont industrielles par nature, et sont donc susceptibles d'engendrer du bruit, de la poussière, des odeurs, de la lumière et d'autres désagréments. Ces conséquences peuvent être pénibles pour les communautés locales, et même provoquer des soucis de santé chez certains résidents. Alors que le port continue de croître du fait de l'augmentation des échanges commerciaux et de celle de la population de la région métropolitaine de Vancouver, ces problèmes n'iront qu'en s'aggravant.

La confiance et le soutien du public envers les activités portuaires reposent sur des relations solides avec les communautés locales. De telles relations sont nouées grâce à la fourniture de transparence, d'activités de mobilisation, et de l'atténuation des répercussions des activités portuaires sur les communautés environnantes.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des intervenants	Priorités stratégiques	Principaux risques
Mobilisation proactive et continue Répondre aux préoccupations	Groupes autochtones Communautés Gouvernements Fournisseurs de services Organismes non gouvernementaux Exploitants de terminaux et locataires	Réduire au minimum et atténuer les effets négatifs (bruit, émissions atmosphériques, poussière, lumière, bouchons de circulation, sécurité routière et perte de jouissance) liés aux opérations et au développement du port Réaliser des consultations pour chaque projet de développement majeur et prendre en compte les valeurs et les priorités des communautés et des municipalités dans le cadre des processus de prise de décisions Fournir davantage de renseignements au sujet l'incidence du port sur les communautés Prendre en compte les répercussions environnementales et socioéconomiques cumulées liées à la croissance du port Améliorer la transparence du processus de délivrance de permis et d'examen environnemental, et créer des possibilités de consultation utile Créer des possibilités de planification conjointe avec les communautés et gouvernements locaux dans les domaines d'intérêt mutuel et principaux (transports, utilisation des terres, planification des urgences, santé communautaire, etc.) Élargir l'éventail des enjeux envisagés dans le processus de réalisation d'examens environnementaux et de délivrance de permis Envisager les conséquences socioéconomiques des mesures de l'Administration portuaire sur les communautés situées à proximité du port	Parvenir à gagner la confiance du grand public et son soutien	Perte des relations à long terme avec la communauté et les groupes autochtones

Mobilisation proactive et continue

Notre approche

Nous sommes résolus à encourager des partenariats positifs et mutuellement avantageux avec nos intervenants et à être un membre actif des 16 communautés dans lequel se trouvent les activités du port. Notre approche de bon voisin commence par la mobilisation proactive des communautés, ce qui comprend les éléments suivants :

- Conserver quatre comités de liaison communautaire à travers le Lower Mainland et un bureau communautaire à Delta, Colombie-Britannique, pour faciliter les discussions, échanger des idées, partager des renseignements, et fournir des mises à jour liées aux activités portuaires et au développement au sein des communautés
- Organiser des événements éducatifs pour faire connaître le port et l'Administration portuaire
- Mobiliser régulièrement les gouvernements municipaux de façon à renforcer les communications, à bâtir des relations de travail productives et à trouver des occasions de collaboration

cliquez ici pour voir un tableau montrant les effets potentiels des activités portuaires sur la communauté environnante, leurs répercussions éventuelles, et l'approche de l'Administration portuaire pour atténuer et gérer ces effets.

Rendement

En réponse à la COVID-19, nombre de mesures et méthodes traditionnelles de mobilisation ont changé en raison des restrictions qu'a imposées la médecin en chef de la Colombie-Britannique. Par exemple, nous avons fermé temporairement le bureau communautaire de Delta, et nous avons modifié nombre de nos événements et initiatives en personne pour passer à un format en ligne. Malgré ces difficultés éprouvées en 2020, voici nos réalisations :

- Nous avons mené d'importantes activités de mobilisation pour la communauté, comme des réunions organisées tout au long de l'année, afin de mieux comprendre le point de vue du public et recueillir des observations importantes.
- Nous avons promu la sensibilisation communautaire par l'intermédiaire de présentations sur des initiatives comme la gestion du bruit, les mises à jour des projets et des interventions en cas d'urgence au port de Vancouver, comme cela est souligné dans les rapports annuels pour chaque comité de liaison
- Nous avons organisé tout un éventail d'activités pédagogiques sur des sujets d'intérêt pour la communauté comme le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, la navigation maritime dans le fleuve Fraser, les remorqueurs et d'autres sujets encore.

Répondre aux préoccupations

Notre approche

Lorsque nous ne sommes pas en train de faire fonctionner les terminaux portuaires, nous travaillons avec les locataires et les utilisateurs du port à atténuer les répercussions des activités portuaires sur les communautés environnantes. Nous collaborons également avec les communautés pour solliciter des commentaires sur les projets liés au port. Pour cela, nous réalisons ce qui suit :

- Nous recueillons les commentaires de la communauté par l'intermédiaire d'une ligne téléphonique prévue à cet effet, de courriels, de formulaires de commentaires en ligne, et de sondages annuels. Nous travaillons ensuite avec les utilisateurs du port à réduire au minimum les répercussions des activités portuaires sur les communautés environnantes.
- Nous surveillons le niveau de bruit dans le port et dans ses alentours grâce à un réseau de stations qui suit activement des tendances sonores, et en rend compte. Nous travaillons ensuite avec les utilisateurs du port pour réduire ces nuisances au minimum.

Rendement

Commentaires de la communauté

En 2020, nous avons reçu 2 608 commentaires, demandes et plaintes par l'intermédiaire de la ligne de commentaires qui allaient de remarques positives et de demandes d'information générale aux préoccupations et plaintes liées au bruit des navires, des activités ferroviaires et des terminaux. Cela représente une augmentation substantielle des demandes et plaintes communautaires par rapport aux années précédentes.

Une grande partie de ces commentaires portaient sur les navires mouillant dans la région sud des îles Gulf de la Colombie-Britannique, et sur un tempérament de tentes sur les terrains portuaires. En dehors de ces questions, la majorité des demandes et plaintes reçues étaient liées au bruit.

Zones de mouillage du sud de la Colombie-Britannique

Nous avons reçu 800 commentaires et plaintes portant sur la lumière et le bruit causés par les navires au mouillage dans les îles Gulf du sud de la Colombie-Britannique. Bien que les voies d'eau se trouvant au-delà de notre zone de compétence, y compris les voies autour de la région sud des îles Gulf, sont considérées comme relevant du gouvernement fédéral et non du port, l'Administration portuaire a le droit d'attribuer des zones de mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique, autour des îles Gulf en vertu du Protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique de Transports Canada.

Les membres du public qui sont préoccupés par la lumière et le bruit causés par un navire précis au mouillage dans les îles Gulf peuvent communiquer avec nous. Lorsque nous recevons une plainte à propos des opérations d'un navire précis, nous communiquons avec l'agent maritime du navire et demandons la prise de mesures correctives. Nous enregistrons également la plainte et informons Transports Canada dans le cadre de rapports mensuels.

Campement de tentes sur les terrains portuaires

En mai et juin 2020, nous avons reçu près de 1 000 plaintes au sujet de notre gestion d'un campement de tentes qui a été installé sans autorisation sur le terrain no 5, lequel fait partie de notre propriété et est contigu au bureau principal de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à Canada Place. Nous avons également reçu près de 70 plaintes portant sur le bruit et la sécurité dans le campement. En tant qu'administration portuaire, notre mandat consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada passant par le Port de Vancouver, à nous assurer que les marchandises sont transportées de manière sécuritaire et efficiente, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. Bien que l'hébergement ne figure pas dans notre mandat, nous reconnaissons et comprenons les enjeux sociaux et en matière de santé mentale complexes liés au campement de tentes. Par conséquent, nous nous en remettons à d'autres autorités, organismes et tribunaux pour ce qui est de la meilleure manière de gérer ces questions. Nous avons collaboré étroitement avec les autorités provinciales et municipales et avons demandé une ordonnance de tribunal réclamant l'évacuation du campement de tentes pour que le terrain no 5 retrouve son usage prévu.

Surveillance acoustique

Notre programme de surveillance du bruit comprend un réseau de stations de surveillance acoustique permanentes situées un peu partout sur notre territoire de compétence. Nous utilisons des données provenant des stations de surveillance acoustique pour produire des rapports annuels sur le bruit, lesquels recensent les tendances et les enjeux liés au bruit. Nous pouvons également déployer des stations de surveillance acoustique mobiles afin de produire une surveillance plus précise en réponse à des inquiétudes de la communauté. Les renseignements obtenus à partir de la surveillance acoustique et de l'établissement de rapports sur le bruit sont utilisés dans la formulation de politiques, la planification de projets et la réalisation d'évaluations environnementales. Le programme de surveillance acoustique améliore également notre capacité à cerner les inquiétudes liées au bruit que soulèvent les membres de la communauté et à y répondre.

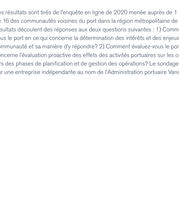
En 2020, nous avons réalisé ce qui suit :

- Nous avons effectué une transition vers un nouveau partenaire technologique de surveillance acoustique et avons lancé un nouveau portail Web qui fournit de l'information provenant des stations de surveillance acoustique pour aider les membres de la communauté à cerner les préoccupations liées au bruit.
- Nous avons continué à perfectionner les alarmes liées au bruit qui aideront à reconnaître des bruits inhabituels ou excessifs enregistrés par les stations de surveillance, ce qui améliorera notre capacité à repérer des sources de bruit problématique.
- Nous avons terminé le projet NEPTUNES, un programme d'exploration du bruit visant la compréhension des bruits émis par les navires hauturiers – il s'agit d'un consortium international de 11 ports en Europe, Australie et au Canada – qui a mis au point un cadre d'évaluation des bruits terrestres des navires. Nous avons actualisé notre programme Ecoflection afin de faire la promotion des navires plus silencieux et récompenser les navires pour leur note de bruit dans le cadre de l'indice Environmental Ship Index.
- Nous avons rencontré des membres de la communauté pour nous informer de leurs préoccupations en matière de bruit.

Par suite des commentaires des membres de la communauté, en 2021, nous déploierons des stations de surveillance acoustique mobiles afin de mieux comprendre la source du bruit et de nourrir nos stratégies d'atténuation.

Nos rapports sur la surveillance acoustique se trouvent en ligne.

Commentaires et plaintes formulés par le biais de la ligne réservée aux commentaires de la communauté (2020)



Cette ventilation ne comprend pas les commentaires liés aux zones de mouillage insulaires ou au campement de tentes sur les terres du port. La catégorie « autres » comprend la réponse à la COVID, les activités de croisières, la croissance du port, l'infrastructure en dehors du port, les commentaires positifs, la transparence et l'entretien.

Plaintes liées au bruit (2020)

Source du bruit	Nbre de plaintes	% des plaintes totales
Terminaux/locataires	169	22,78%
Navire	94	12,67%
Réseau ferroviaire	13	1,75%

L'opinion du public au sujet du port en tant que bon voisin

Les résultats sont tirés de l'enquête en ligne de 2020 menée auprès de 1 400 résidents de 16 des communautés voisines du port dans la région métropolitaine de Vancouver. Les résultats découlent des réponses aux deux questions suivantes : 1) Comment évaluez-vous le port en ce qui concerne la détermination des intérêts et des enjeux de la communauté et sa manière d'y répondre? 2) Comment évaluez-vous le port en ce qui concerne l'évaluation proactive des effets des activités portuaires sur les communautés lors des phases de planification et de gestion des opérations?Le sondage a été réalisé par une entreprise indépendante au nom de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Sondage annuel

Nous réalisons un sondage annuel pour évaluer l'opinion du public sur les relations de bon voisinage avec le port.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Relations communautaires

En tant qu'administration portuaire canadienne, nos activités rapportent de la valeur économique aux communautés et gouvernements aux ordres national, régional et local. Fondées sur les travaux de recherche de 2016, les activités réalisées au Port de Vancouver facilitent les échanges commerciaux vers et depuis le Canada pour une valeur annuelle représentant 240 milliards de dollars, et relient les entreprises et consommateurs canadiens à environ 170 pays à travers le monde. Les échanges commerciaux génèrent aussi des recettes fiscales et créent plus de 115 300 emplois directs, indirects et induits au Canada. Ces travaux de recherche indiquent également que les emplois directs liés au port dans l'ensemble du Canada sont rémunérés en moyenne à hauteur de 67 900 $ par an, ce qui constitue un salaire bien supérieur à la moyenne nationale annuelle de 49 740 $.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des intervenants	Priorités stratégiques	Principaux risques
Activité économique locale et nationale Investissement communautaire	Communautés Gouvernements	Augmenter l'investissement dans les communautés les plus touchées par les opérations et le développement du port Continuer à créer et à conserver des emplois	Parvenir à gagner la confiance du grand public et son soutien	Perte des relations à long terme avec la communauté et les groupes autochtones

Activité économique locale et nationale

Notre approche

Les opérations continues du Port de Vancouver, qui comprennent le fonctionnement quotidien des terminaux, le travail des exploitants de la chaîne d'approvisionnement et des autres locataires pour faire circuler les marchandises, contribuent aux recettes gouvernementales en versant des sommes à tous les ordres de gouvernement, ce qui contribue à soutenir les services communautaires essentiels. De plus, l'Administration portuaire verse des frais annuels au gouvernement fédéral.

Pour continuer de procurer des retombées économiques aux communautés, aux entreprises et aux gouvernements, à la fois à l'échelle locale et nationale, nous agissons comme suit :

- Nous discutons avec les gouvernements et les intervenants de l'industrie et de la chaîne d'approvisionnement dans l'ensemble du Canada afin de comprendre leurs besoins en ce qui concerne le transport des marchandises au sein du Port de Vancouver.
- Nous effectuons des prévisions concernant le marché et les biens et divulguons les résultats obtenus afin d'aider les communautés et les entreprises à prévoir l'avenir.
- Nous étudions et suivons les répercussions économiques locales et nationales des activités liées au Port de Vancouver, et mettons cette information à disposition du public.
- Nous effectuons des paiements en remplacement d'impôts aux gouvernements locaux pour les installations portuaires qui ne sont pas actuellement louées.

Rendement

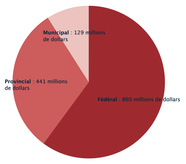
Les activités du port contribuent de manière significative aux recettes gouvernementales, et elles offrent des emplois à l'échelle locale et nationale. Nos contributions aux municipalités appuient les services communautaires essentiels et contribuent à des emplois bien rémunérés.

Les activités liées au Port de Vancouver appuient et contribuent à 115 300 emplois directs, indirects et induits dans l'ensemble du Canada.*

Les activités liées au Port de Vancouver ont généré 11,9 milliards de dollars de PIB au Canada*

*Chiffres provenant de l'étude de 2016 sur les retombées économiques du Port de Vancouver

Recettes fiscales liées aux activités du Port de Vancouver* (2016, million(s) de dollars)



Emplois et impôts fonciers par municipalité

■ Emplois directs dans les activités liées au Port de Vancouver selon la municipalité. Source : Étude de 2016 sur les retombées économiques du Port de Vancouver.

■ Impôts fonciers municipaux, régionaux et provinciaux totaux versés en 2020 par l'Administration portuaire et les locataires. À noter que les contributions fiscales des autres entreprises et activités liées au Port de Vancouver sont exclues.

Les contributions fiscales sont des estimations qui s'appuient sur les taux d'imposition et les renseignements connues disponibles au moment de la publication du rapport. L'Administration portuaire ne gère aucune terre dans la ville de Langley. Par conséquent, ni l'Administration portuaire ni les locataires ne versent de contribution fiscale directe.

Investissement communautaire

Notre approche

En tant qu'administration portuaire canadienne, nous investissons dans nos communautés environnantes en appuyant, commanditant et finançant des initiatives importantes au sein de chaque communauté. Nous consacrons jusqu'à 1 % de notre revenu net à notre programme d'investissement communautaire qui repose sur les trois piliers suivants : des communautés florissantes; un environnement sain et l'éducation.

Rendement

Investissement communautaire

En 2020, nous avons financé 39 organisations, événements et institutions communautaires par l'intermédiaire de notre programme d'investissement communautaire pour un montant total de 713 511 $. Y figurait notre fonds de secours exceptionnel pour la COVID-19 qui a versé 100 000 $ à la banque alimentaire du Grand Vancouver; 25 000 $ à la KidSafe Project Society et 20 000 $ à la Community First Foundation.

En dehors du programme d'investissement communautaire, nous avons également contribué aux initiatives suivantes :

- Caisse de secours Centerm : Nous avons organisé la deuxième période de demandes pour la Caisse de secours Centerm– un fonds de 500 000 $ créé pour être utile aux organisations se trouvant à proximité de la zone de projet du projet d'élargissement Centerm à Vancouver – et avons financé 11 organisations pour un total de 134 900 $ en 2020. Les fonds, qui proviennent de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser en collaboration avec DP World, l'exploitant de terminaux de conteneurs Centerm, sont distribués sur trois ans dans le cadre de trois périodes de demandes.
- Autres contributions à la communauté : Tout au long de l'année, nous avons également versé 125 000 $ au centre communautaire Ray-Cam; 125 000 $ au centre communautaire Strathcona; 1 M$ pour l'amélioration du parc Crab à Vancouver et 250 000 $ au titre d'initiatives des Premières Nations, dans le cadre du projet d'agrandissement du terminal Centerm

Investissement communautaire

Dragage des chenaux locaux

Le dragage désigne le retrait des sédiments dans le but de créer des quais pour navires en eau profonde, de maintenir la navigation et la sécurité. L'Administration portuaire drague régulièrement le chenal principal du fleuve Fraser pour la navigation commerciale. Bien que le dragage des chenaux secondaires plus petits ne fasse pas partie des responsabilités officielles de l'Administration portuaire, nous avons créé un programme exceptionnel de contribution au dragage des chenaux locaux en 2009 dans le cadre d'une initiative communautaire destinée à répondre aux besoins des plaisanciers, pêcheurs et résidents.

En 2020, le dragage du canal local a été effectué à :

- l'entrée du Gunderson Slough à North Delta
- Sea Reach et Deas Slough à Ladner

En 2021, nous entamerons la dernière année de notre programme de contribution au dragage des chenaux locaux; 1,9 M$ étant mis de côté pour soutenir le dragage de la zone de Morey Channel à Richmond, les zones de Douglas North et Chatham à Port Coquitlam, et le secteur de Fox Reach à Pitt Meadows.

Les données liées à la valeur économique que nous créons et distribuons figurent dans la section sur les données du rendement de l'entreprise du présent rapport.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Relations avec les Autochtones

Les peuples autochtones possèdent des histoires, des langues et des pratiques culturelles bien à eux, de même qu'un lien intrinsèque avec la terre. Ils ont aussi des droits qui leur sont propres et qui sont consacrés par la Constitution du Canada. Pendant des milliers d'années, les Salish du littoral vivaient et prospéraient dans la région, et ils possédaient des systèmes complexes d'échange et de commerce dans la mer 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 groupes autochtones continuent aujourd'hui à vivre sur ces terres, à entretenir leur lien spirituel, culturel et économique avec la zone. Ils ont une obligation sacrée, appelée snəwayəɬ, de prendre soin des terres et des eaux qui se trouvent sur leurs territoires. En raison de notre intérêt partagé pour la protection de ces espaces naturels, l'Administration portuaire collabore avec les communautés autochtones locales en vue de l'établissement et de la conservation d'un environnement sain.

L'Administration portuaire gère aussi des terres et des eaux qui recoupent les territoires et les terres cédées en vertu d'un traité de plusieurs Premières Nations. Afin de poursuivre les opérations et d'être en mesure de croître pour accompagner la hausse des échanges commerciaux, il est indispensable que nous protégions et respections les relations établies avec les groupes autochtones voisins.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des groupes autochtones	Priorités stratégiques	Principaux risques
Activités de mobilisation des Autochtones Possibilités offertes aux Autochtones	Groupes autochtones Gouvernements Fournisseurs de services Exploitants de terminaux et locataires	Comprendre et prendre en compte les répercussions sociales et environnementales et les effets cumulés des activités du port sur les droits des Autochtones Comprendre et prendre en compte les répercussions environnementales et socioéconomiques cumulées liées à la croissance et au développement du port Proposer des occasions de formation et de perfectionnement aux Autochtones et appuyer les possibilités d'affaires offertes aux Autochtones	Parvenir à gagner la confiance du grand public et son soutien Protéger et améliorer la santé environnementale du port	Perte des relations à long terme avec la communauté et les groupes autochtones Répercussions sur l'environnement en raison des opérations du port et de son développement Déversements dans le port ou le fleuve

Mobilisation des Autochtones et possibilités offertes

Notre approche

Il est essentiel de respecter la culture et l'histoire autochtones et de rechercher des occasions de travailler avec les peuples autochtones et de les soutenir afin d'établir des relations solides et productives avec eux et d'atténuer les effets négatifs que des activités liées au port ont sur eux.

Nous menons des consultations avec les Autochtones au nom de Transports Canada lorsque les activités ou les projets de développement risquent de comporter des répercussions néfastes sur les droits revendiqués ou établis des Autochtones ou sur leurs droits en vertu des traités. Les consultations représentent également une composante de notre projet et de notre processus d'examen environnemental qui nous permet de cerner les préoccupations et d'y répondre.

Pour cela, nous réalisons ce qui suit :

- Nous axons notre travail de relations avec les Autochtones sur la consultation et les pratiques de mobilisation de la communauté qui sont propres aux intérêts autochtones.
- Nous axons notre approche en matière de consultation sur les lignes directrices du gouvernement fédéral Consultation et accommodement des Autochtones : Lignes directrices actualisées à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter
- Nous fournissons aux groupes autochtones des possibilités de contribuer à la planification des projets, comme des possibilités de surveillance, d'évaluation environnementale, de consultation et d'obtention d'avantages – des emplois, de la formation, de l'approvisionnement, et d'autres occasions de participer – à partir des développements.
- Nous œuvrons à prendre en compte, atténuer et traiter les aspects importants soulevés dans le cadre des consultations auprès des groupes autochtones, ce qui peut comprendre une contribution à l'évaluation, à la planification de projet, à la conception et à l'approche.

Consultation des groupes autochtones

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, le pouvoir de gérer les terres fédérales nous a été délégué. Par conséquent, nous menons des consultations avec les Autochtones au nom de Transport Canada lorsque les activités ou les projets de développement risquent de comporter des répercussions néfastes sur les droits revendiqués ou établis des Autochtones ou sur leurs droits en vertu des traités. Cela signifie que nous devons remplir à la fois l'obligation juridique de consulter les Autochtones et notre responsabilité sociale de tenir compte des commentaires des communautés environnantes. Notre approche des consultations repose sur les lignes directrices du gouvernement fédéral [Consultation et accommodement des Autochtones : Lignes directrices actualisées à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter.

Rendement

Activités de mobilisation des Autochtones

En 2020, nous avons clairement continué à nous concentrer sur l'approfondissement de nos relations avec les groupes autochtones dans l'ensemble du Lower Mainland, en prenant les mesures suivantes qui dépassent notre obligation de consultation :

- Continuer à travailler à nouer des relations plus étroites et empreintes de respect mutuel avec les groupes autochtones. Ces relations feront progresser les aspirations et intérêts des groupes autochtones à protéger et améliorer la compétitivité du Canada en tant que nation commerçante, et harmoniseront ces aspirations et intérêts.
- Mettre à jour nos principes directeurs pour que la consultation reflète mieux l'approche de l'Administration portuaire en matière de collaboration avec les groupes autochtones.
- Traiter les problèmes liés à la capacité découlant de la COVID-19 en prolongeant les délais de réponse, en procédant à une conversion à un format de réunion en ligne, et en rationalisant les processus administratifs avec les groupes autochtones.

Possibilités offertes aux Autochtones

En 2020, l'Administration portuaire a travaillé avec des groupes autochtones sur diverses initiatives environnementales et économiques. Les programmes et initiatives suivants ont contribué à nouer et consolider des relations avec les groupes autochtones :

- Projet de restauration marine de Maplewood: Des représentants de la nation Squamish, de la nation Tsleil-Waututh et de la nation Tsawwassen ont eu la possibilité de participer en tant que membres de l'équipe de terrain tout au long du projet et ont préparé à la main des pousses de zostère récoltées pour être transplantées dans le bassin Maplewood.
- Projet du Terminal 2 à Roberts Bank : Parmi les travaux, citons des forums consultatifs autochtones, des ateliers virtuels, la participation aux travaux sur le terrain, et des possibilités d'approvisionnement. De ce fait, l'Administration portuaire :
    - a conclu des ententes sur les avantages mutuels avec les groupes autochtones pour partager les retombées du projet, et a poursuivi les discussions sur les possibilités et avantages avec d'autres groupes;
    - a consulté 46 groupes autochtones, conformément aux directives de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, ce qui se poursuivra tout au long de l'examen fédéral et de l'autorisation du projet, et si le projet continue, lors des travaux de construction et de l'exploitation;
    - a incorporé les rétroactions des groupes autochtones dans la conception du projet, les mesures d'atténuation, les plans de compensation, les plans de gestion environnementale, et dans les éléments des programmes de suivi;

En 2021, nous continuerons à travailler à nouer des relations plus étroites et empreintes de respect mutuel avec les groupes autochtones, à cerner des aspirations et des intérêts harmonisés, et à faire progresser des domaines prioritaires pour lesquels existent des possibilités mutuellement avantageuses.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Sûreté et sécurité

Les menaces à la sûreté et à la sécurité des ports peuvent perturber le flux des échanges et peuvent être préjudiciables pour les travailleurs et les utilisateurs des ports, ainsi que pour les communautés environnantes. Parmi ces menaces, citons les dangers de la navigation, les dommages accidentels ou intentionnels sur l'infrastructure du port, les cyberattaques, les événements météorologiques extrêmes, les importants déversements, la criminalité, le commerce de marchandises illégales, et la manutention, l'entreposage ou le transport inadéquat de substances dangereuses. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement peuvent avoir des conséquences considérables touchant les producteurs, les consommateurs, les transporteurs, les locataires et les autres ports.

Avec un tiers de la valeur des échanges commerciaux du Canada transitant par une zone métropolitaine densément peuplée, il est indispensable que l'activité du Port de Vancouver soit sûre et sécuritaire. En tant qu'administration portuaire, nous suivons les étapes nécessaires pour assurer la sûreté et la sécurité des opérations portuaires, de l'environnement et des communautés environnantes.

Au sujet de ce domaine d'intérêt

Sous-sujets	Groupes d'intérêt	Ce que nous avons appris des intervenants	Priorités stratégiques	Principaux risques
Sûreté et sécurité du public, des navires et des infrastructures Préparation aux situations d'urgence	Groupes autochtones Communautés Gouvernements Main-d'œuvre Organismes non gouvernementaux Fournisseurs de services Exploitants de terminaux et locataires	S'assurer que les navires de charge, en particulier les pétroliers qui transportent du pétrole brut, naviguent en toute sécurité à l'intérieur du port Promouvoir la collaboration, la coordination, la formation et le partage d'information auprès des parties concernées afin d'assurer une réponse efficace en cas d'urgence Veiller à ce que les activités du port n'aient pas de répercussions sur la sûreté et la sécurité des communautés voisines Gérer les matières dangereuses entreposées dans le port ou transitant par celui-ci	Protéger et améliorer la santé environnementale du port Parvenir à gagner la confiance du grand public et son soutien Améliorer l'efficience et la transparence de la chaîne d'approvisionnement et optimiser la capacité opérationnelle afin d'offrir aux clients et aux intervenants de la valeur ajoutée	Déversement dans le port ou le fleuve Répercussions sur l'environnement en raison des opérations du port et de son développement Incident de grande ampleur lié à la santé et à la sécurité Responsabilité publique (blessures ou décès des membres du public) Événement épidémique ou pandémique débouchant sur des perturbations des opérations ou des échanges commerciaux Répercussions d'une catastrophe naturelle sur les installations portuaires

Sûreté et sécurité du public, des navires et des infrastructures

Notre approche

Terminals, rail, trucking, and ocean-going ships

Les pratiques et procédures de l'Administration portuaire en matière de sécurité ont vocation, conformément à l'article 56 de la Loi maritime du Canada, à promouvoir le transport sécuritaire et efficient des marchandises et à limiter les perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

De ce fait, nous adoptons une approche proactive de la sûreté et de la sécurité en :

- suivant le système de commandement en cas d'incident (ICS) et le système de gestion des urgences de la Colombie-Britannique qui offrent un cadre pour les activités d'intervention en cas d'urgence et de rétablissement;
- jouant également un rôle de connaissance de la situation et de coordination au sein de notre territoire de compétence pour les interventions en cas d'urgence, le cas échéant, ce qui impose que nous collaborions avec de multiples premiers répondants, communautés et intervenants de l'industrie;
- disposant de procédures, ainsi que de l'équipement et du personnel nécessaires pour répondre à différentes situations d'urgence sur terre ou sur l'eau;
- collaborant avec nos locataires afin de mettre au point des procédures d'intervention d'urgence et de les appliquer;
- entretenant des liens étroits avec Sécurité publique Canada, Transports Canada, et d'autres ministères et organisations fédéraux en ce qui a trait au partage d'information et de ressources afin d'intervenir en cas d'urgence et de rétablir la situation de manière collaborative;
- concevant et réalisant des exercices de sécurité qui mettent à l'essai les aspects de coordination, de disponibilité des ressources, de protocoles d'intervention et de procédures de communication;
- participant aux exercices menés par des organismes externes, des organisations ou des terminaux.

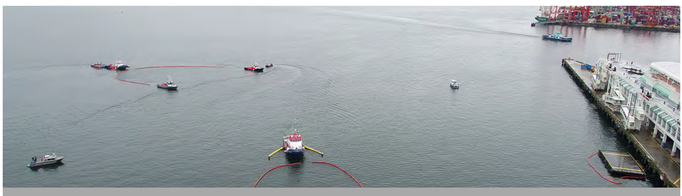
Rendement

Zones de contrôle de la circulation

Les zones de contrôle de la circulation constituent des zones d'eau désignées au sein du port dans lesquelles des procédures de sécurité de la navigation spécifiques ou uniques sont en vigueur. Les procédures actuelles concernant la zone de contrôle figurent dans notre Guide d'information du port.

En 2020, nous avons coordonné et alloué une somme de 700 000 $ pour installer des feux de navigation sur le pont Lions Gate afin d'aider et accueillir les grands navires transitant dans la zone de contrôle de la circulation de First Narrows (TCZ-1), et avons mis à jour les limites de vitesse dans cette zone en les augmentant pour certains types de navires.

En 2021, nous prévoyons d'installer un capteur de courants de marée et un nouveau feu à secteurs afin de permettre aux navires de naviguer entre les différentes zones du port de manière plus fluide, efficiente et sécuritaire. Nous prévoyons également d'établir une nouvelle zone de contrôle de la circulation appelée zone de contrôle de la circulation 3 de la partie Est de Burrard Inlet (TCZ-3).



Préparation aux situations d'urgence

Notre approche

Bien que l'Administration portuaire ne soit pas un premier répondant, notre objectif consiste à porter assistance et à relancer dès que possible les opérations de manière sécuritaire et efficiente après une situation d'urgence ou une interruption commerciale. Nous définissons une urgence comme des événements présents ou imminents qui nécessitent la coordination rapide des mesures pour protéger la santé ou le bien-être des personnes et limiter les dommages faits à l'environnement. Ce genre d'événements va des incendies aux collisions entre des plaisanciers et des navires commerciaux.

Nous estimons qu'un déversement d'hydrocarbures dans le Port de Vancouver constitue également une urgence. Lors d'un déversement d'hydrocarbures, le Canada applique le Régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, qui précise qu'il incombe à la Garde côtière canadienne de veiller au nettoyage des déversements d'hydrocarbures et d'autres polluants provenant de navires. La Garde côtière canadienne peut faire appel à l'Administration portuaire pour mener une inspection initiale en cas de signalement d'un déversement dans notre territoire de compétence. Dans un tel cas, nous communiquons tous les renseignements recueillis grâce à notre centre des opérations en continu, caméras de sécurité ou navires de patrouille. Vous pouvez obtenir davantage de renseignements au sujet des interventions en cas de déversement au Port de Vancouver en consultant notre site Web.

Rendement

La COVID-19 a limité les occasions d'interagir avec les intervenants extérieurs et d'effectuer des exercices d'intervention en cas d'urgence. Malgré ces difficultés éprouvées en 2020, voici nos réalisations :

- Nous avons procédé à un exercice de sécurité sur table à distance – également appelé activité de préparation aux incidents de sécurité en utilisant des scénarios simulés – afin de mettre à l'essai divers plans d'intervention en cas de déversement et de cerner des points à améliorer.
- Nous avons contribué au plan d'intervention intégré pour la région métropolitaine de Vancouver – un plan d'intervention coordonnée en cas de déversement d'hydrocarbures dont dispose la Garde côtière canadienne – à mesure que les processus et procédures étaient affinés et que les leçons étaient tirées des interventions faisant suite aux incidents survenus tout au long de l'année.

En 2021, nous prévoyons de :

- mener des ateliers, exercices et exercices pratiques internes; ainsi que de participer aux ateliers de planification et d'exercices régionaux en cours en vue de la préparation à l'exercice 2022 plus large d'intervention côtière que dirige l'organisme de gestion des urgences de Colombie-Britannique. L'exercice permettra de mettre à l'essai plusieurs plans d'intervention et de rétablissement sur les questions de la prise de décision, de la logistique, des soins de masse, des communications stratégiques et de l'infrastructure essentielle;
- actualiser et valider le plan de reprise du commerce maritime, un plan qui traite de la reprise des activités en fonction de l'évaluation des risques et de la détermination des menaces, répercussions et dangers;
- faire avancer nos initiatives de 2020 afin de remplir notre mandat de sécurité en vertu de la Loi maritime du Canada et du Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires.

Incidents liés à la sûreté et à la sécurité en 2020

En 2020, nous avons assisté à plusieurs incidents de sûreté et sécurité qui se sont produits au sein de notre territoire de compétence. Deux de ces incidents auraient pu avoir un effet sur la capacité du port à appuyer les objectifs commerciaux du Canada et ont nécessité la mise en œuvre d'un centre des opérations d'urgence, qui comprenait la coordination entre plusieurs territoires de compétence et intervenants.

Incidents	Effet environnemental	Principal organisme chargé de coordonner l'intervention	Rôle de l'Administration portuaire	Tactiques d'intervention en cas d'urgence de l'Administration portuaire
Manifestations contre le gazoduc de Coastal GasLink qui ont bloqué plusieurs points d'accès au port pour les véhicules	Aucun	Administration portuaire Vancouver-Fraser et service de police de Vancouver	Garantir la sécurité et l'efficience des accès aux installations du port	Coordination de la circulation des employés, des véhicules et des premiers répondants vers et depuis les points d'accès au port
Campement de tentes au terrain no 5	Aucun	Administration portuaire Vancouver-Fraser et service de police de Vancouver	Garantir une utilisation sécuritaire et efficiente des terres facilitant les échanges commerciaux	Surveillance de la situation et signalement des activités dangereuses aux autorités compétentes Des précisions supplémentaires quant à la manière dont nous avons abordé la question du campement de tentes du terrain no 5 figurent ici

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Détails du rapport

Période considérée	Du 1er janvier au 31 décembre 2020
Cycle considéré	Biannuel
Année du dernier rapport	2018
Cadre du rapport	Le présent rapport a été préparé conformément aux normes GRI (Global Reporting Initiative) : option de conformité essentielle GRI 2016, à l'exception de ceux concernant la sécurité, qui sont indiqués conformément à la norme GRI 403 : Santé et sécurité au travail 2018. L'index GRI est présenté ici.
Portée et limite du rapport	Le présent rapport s'intéresse aux principales répercussions des activités du Port de Vancouver, et il indique les progrès réalisés dans le cadre des initiatives de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser visant à atténuer ces effets. Lorsque cela est possible, nous discuterons également des initiatives et des progrès accomplis par les locataires du port et les terminaux. Lorsque pertinent, des renseignements concernant Canada Place Corporation, une filiale de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, seront intégrés. Les quatre autres filiales de l'Administration portuaire ne figurent pas dans le présent rapport en raison de leur impact social et environnemental limité à l'exception des données financières de l'entreprise, qui sont basées sur des états financiers consolidés. Sauf mention contraire, les sujets abordés sont limités aux activités réalisées au sein du port, ce qui comprend les terres fédérales gérées par l'Administration portuaire et jurisdiction de navigation.

Processus de pertinence	Notre processus pour repérer les sujets d'intérêt et produire des renseignements à cet égard est informé par les principes de définition du contenu du rapport des normes GRI. Les sujets importants sont indiqués ici.
	
	Détermination des sujets d'intérêt
	
	Pour cerner les sujets importants, nous mobilisons les intervenants dans les buts suivants :
	
	• Imaginer l'avenir du port par l'intermédiaire d'initiatives stratégiques clés :
	  ○ Processus de planification du scénario Port 2050
	  ○ Élaboration de notre définition d'un port durable
	
	• Nous aider à comprendre leurs domaines d'intérêt à l'aide des éléments suivants :
	  ○ Comités de liaison communautaire
	  ○ Bureau communautaire de Delta
	  ○ Ligne téléphonique réservée aux commentaires de la communauté
	  ○ Outil de consultation en ligne
	  ○ Programme de mobilisation des municipalités
	  ○ Enquête annuelle sur la satisfaction de la clientèle
	  ○ Mobilisation publique dans le cadre du processus d'examen environnemental et d'examen de projet
	  ○ Nous cernons des enjeux et tendances supplémentaires grâce aux moyens suivants :
	  ▪ Plan d'activités de l'Administration portuaire
	  ▪ Recherches complémentaires
	  ▪ Revues des médias
	  ▪ Rapports sur l'industrie
	
	Analyse et établissement des priorités
	
	En 2020, nous nous sommes appuyés sur les commentaires de nos précédents groupes d'examen du du rapport de développement durable, et avons mobilisé huit experts externes sur le développement durable et la production de rapports pour nous aider à améliorer notre processus de déclaration et à classer par ordre de priorité les sujets visés par le présent rapport. Les recommandations provenant de cette mobilisation alimentent le contenu de notre rapport. Le rapport du comité de 2018 et nos réponses peuvent être consultés à l'adresse suivante : https://www.portvancouver.com/fr/a-propos/reporting-statistics-and-resources/
	
	Validation
	
	Notre équipe chargée du rapport sur la durabilité et le comité permanent sur le rapport de développement durable, composé de membres de la haute direction, valide et affine les sujets jugés prioritaires.

Modifications concernant la production du rapport	Aucun changement substantiel concernant les sujets d'intéret n'est intervenu par rapport au rapport de 2018. Nous avons apporté des mises à jour mineures à certains sous-thèmes en réponse aux commentaires provenant des intervenants. Nous avons actualisé les limites du sujet pour la consommation énergétique d'entreprise et les émissions de gaz à effet de serre de l'Administration portuaire. La raison tient à une réévaluation de nos limites organisationnelles et à l'intégration de Canada Place Corporation au sein de notre contrôle opérationnel aux fins de déclaration.
Reformulation de l'information	Toute reformulation de l'information des rapports précédents est indiquée sous forme de note de bas de page au sein des ensembles de données précis.
Données	Les données contenues dans le présent rapport qui portent sur le rendement général du port se trouvent en dehors du contrôle opérationnel direct de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Nous ne collectons pas actuellement de données auprès des locataires du port, à l'exception des données portant sur la consommation énergétique et les émissions à l'échelle du port tous les cinq ans. Les données liées aux sujets se trouvant sous le contrôle opérationnel direct de l'Administration portuaire sont présentées dans la section Données de l'Administration portuaire. Les données respectent le système métrique et sont exprimées en devise canadienne.
Certification	L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a retenu les services de KPMG LLP pour offrir des services de certification indépendants, externes et limités à propos de certains indicateurs de rendement choisis et de déclarations indiquées dans le présent rapport. Ces indicateurs figurant dans le rapport et mentionnés dans l'indice GRI sont signalés par le symbole ✓ . La haute direction de l'Administration portuaire a approuvé ce choix en matière de certification. La déclaration d'assurance de KPMG peut être consultée ici.
Coordonnées	N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires concernant le présent rapport. Veuillez adresser vos commentaires ou questions à l'adresse suivante info@portvancouver.com.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Global Reporting Initiative index

Le présent rapport a été préparé conformément aux normes GRI (Global Reporting Initiative) : Option essentielle. Under GRI qui se trouve ci-dessous est assorti au contenu portant à chaque indicateur GRI et à chaque indicateur propre à l'Administration portuaire.

Numéro de l'indicateur	Nom de l'indicateur	Lien/réponse directe	Omissions*
Éléments généraux d'information			
Profil de l'organisation			
102-1	Nom de l'organisation	A propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	
102-2	Activités, marques, produits et services	A propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	
		A propos de Port de Vancouver	
102-3	Lieu géographique du siège	Nous joindre	
102-4	Lieu géographique des sites d'activité	A propos de Port de Vancouver	
102-5	Capital et forme juridique	A propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	
102-6	Marchés desservis	A propos de Port de Vancouver	
102-7	Taille de l'organisation	A propos de Port de Vancouver	
		Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
		Rapport financier de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	
102-8	Informations concernant les employés et les autres travailleurs	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
102-9	Chaîne d'approvisionnement	A propos de Port de Vancouver	
		Collaboration	
102-10	Modifications significatives de l'organisation et de sa chaîne d'approvisionnement	Aucun changement significatif concernant l'Administration portuaire ou sa chaîne d'approvisionnement en 2016.	
102-11	Principe de précaution ou approche préventive	La gestion du risque environnemental intégré à notre processus de délivrance de permis et d'baux environnemental. Nous ne délivrons pas de permis environnemental ou propé s'il est probable qu'elle entraîne des répercussions néfastes importantes sur l'environnement.	
102-12	Initiatives externes	Données sur le rendement de l'entreprise – Initiatives externes	
102-13	Adhésion à des associations	Données sur le rendement de l'entreprise – Adhésion à des associations	
Stratégie			
102-14	Déclaration du décideur le plus haut placé	Message du président-directeur général	
102-15	Principaux impacts, risques et opportunités	Planification stratégique	
		Entreprise concurrentielle	
		Mari-d'œuvre efficacité	
		Réparation des infrastructures	
		Écosystèmes sains	
		Lutte contre le changement climatique	
		Pratiques responsables	
		Bon voisin	
		Relations communautaires	
		Relations avec les Autochtones	
		Santé et sécurité	
Éthique et intégrité			
102-16	Valeurs, principes, normes et règles de conduite	A propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	
		Données sur le rendement de l'entreprise – Initiatives externes	
		Données sur le rendement de l'entreprise – Adhésion à des associations	
Gouvernance			
102-18	Structure de gouvernance	Gouvernance	
Participation des intéressés			
102-40	Liste des groupes de parties prenantes	Collaboration	
		Détails du rapport	
102-41	Accords de négociation collective	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
102-42	Identification et sélection des parties prenantes	Collaboration	
		Détails du rapport	
102-43	Approche de l'implication des parties prenantes	Collaboration	
		Détails du rapport	
102-44	Enjeux et préoccupations majeurs soulevés	Sujets du rapport	
		Entreprise concurrentielle	
		Mari-d'œuvre efficacité	
		Aménagement stratégique et gestion des biens	
		Écosystèmes sains	
		Lutte contre le changement climatique	
		Pratiques responsables	
		Bon voisin	
		Relations communautaires	
		Relations avec les Autochtones	
		Santé et sécurité	
Pratiques de reporting			
102-45	Entités incluses dans les états financiers consolidés	Données sur le rendement des entreprises – Valeur économique créée et distribuée	
		Rapport financier de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	
102-46	Définition du contenu du rapport et des périmètres de l'enjeu	Détails du rapport	
102-47	Liste des enjeux pertinents	Sujets du rapport	
102-48	Réaffirmation des informations	Détails du rapport	Toutes les répétitions de données ou de renseignements proviennent de rapports antérieurs apparaissant dans les notes de bas de page des tableaux de données.
102-49	Modifications relatives au reporting	Détails du rapport	Nous avons modifié la limite pour nos rapports sur l'énergie et les émissions de GES. Des précisions supplémentaires sont fournies dans les notes de bas de page des tableaux sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre qui se trouvent dans la section du rapport traitant du rendement de l'entreprise.
102-50	Période de reporting	Détails du rapport	
102-51	Date du rapport le plus récent	Détails du rapport	
102-52	Cycle de reporting	Détails du rapport	
102-53	Point de contact pour les questions relatives au rapport	Détails du rapport	
102-54	Déclaration de reporting en conformité avec les normes GRI	Détails du rapport	
102-55	Index du contenu GRI	Index GRI	
102-56	Vérification externe	Assurance	
Normes propres aux sujets			
Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux			
Entreprise concurrentielle			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Entreprise concurrentielle	
Propre à l'Administration portuaire ✓	Temps moyen de rotation au sein du port pour le vrac : Temps moyen que prennent les marchandises pour faire le trajet du moment où elles sont regroupement se trouvant à l'extérieur de Vancouver jusqu'au port aux fins de traitement. Temps d'immobilisation des terminaux de conteneurs (chemin de fer) : Pourcentage de conteneurs importés qui quittent le terminal par le rail terrestrane dans les trois jours qui suivent leur déchargement depuis le navire. Temps de rotation des camions porte-conteneurs : Pourcentage de trajets de camions porte-conteneurs (temps passé au sein d'une aire désignée du terminal pour récupérer ou livrer un conteneur) relatives tout au plus en 60 minutes	Efficacité et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement	
Mari-d'œuvre efficacité			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Mari-d'œuvre efficacité Diversité et inclusion	
405-1✓	Diversité des organes de gouvernance et des employés	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	Nous n'indiquons pas les groupes d'âge des employés en pourcentage ou selon la catégorie d'emploi. Nous n'indiquons pas les groupes d'âge pour le conseil d'administration.
Propre à l'Administration portuaire	Dépense de formation par employé	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
Santé et sécurité au travail			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Mari-d'œuvre efficacité Santé, sécurité et bien-être de la main-d'œuvre	
403-9 ✓	Accidents du travail	Données sur le rendement de l'entreprise – Incidents liés à la sécurité des employés	Nous avons signalé le nombre et le taux d'accidents du travail pour les catégories suivantes : • Employés de l'Administration portuaire • Fournisseurs et sous-traitants de l'Administration portuaire travaillant à des projets de gestion des biens et des projets d'infrastructure mené par l'Administration portuaire Nous n'indiquons pas le nombre ni les taux d'accident du travail des fournisseurs travaillant dans les bureaux de l'Administration portuaire.
		Données sur le rendement de l'entreprise – Incidents liés à la sécurité des entrepreneurs	
Investissement stratégique et gestion des biens			
Répercussions économiques indirectes			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Aménagement stratégique et gestion des biens	
203-1	Investissements dans les infrastructures et matériel	Réparation des infrastructures	
Propre à l'Administration portuaire	Solde de la banque (Habitat) : Le nombre de crédits d'habitat déposés, moins le nombre de crédits d'habitat prélevés dans la banque d'habitat. (Les crédits d'habitat ont été approuvés par le MPO et représentent le superflu [m3] de l'habitat aquatique.)	Réparation des infrastructures	
Environnement sain			
Écosystèmes sains			
Biodiversité			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Réparation des infrastructures Lutte contre le changement climatique	
304-2 ✓	Impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité	Réparation des infrastructures	Les conditions des permis dans le cadre de l'examen environnemental préalable ne tiennent pas compte des effets potentiels sur l'espèce ou l'habitat, ainsi que la durée et le caractère réversible de ces effets.
		Écosystèmes sains	
Lutte contre le changement climatique			
Énergie			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Lutte contre le changement climatique Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre	
302-1	Consommation énergétique au sein de l'organisation	Données sur le rendement de l'entreprise – Consommation d'énergie	
Émissions			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Lutte contre le changement climatique Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre	
		Données sur le rendement de l'entreprise – Émissions de gaz à effet de serre	
305-1 ✓	Émissions directes de gaz à effet de serre (champ d'application 1)	Données sur le rendement de l'entreprise – Émissions de gaz à effet de serre	
305-2 ✓	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (champ d'application 2)	Données sur le rendement de l'entreprise – Émissions de gaz à effet de serre	
305-3 ✓	Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (champ d'application 3)	Données sur le rendement de l'entreprise – Émissions de gaz à effet de serre	
Propre à l'Administration portuaire	Émissions atmosphériques hors eau (GES, NOx, SOx, PM2,5)	Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre	
Propre à l'Administration portuaire	Déchets	Données sur le rendement de l'entreprise – Déchets de bureau	
Propre à l'Administration portuaire	Transport des employés	Données sur le rendement de l'entreprise – Transport durable pour les employés au travail	
Pratiques responsables			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Pratiques responsables Infrastructure essentielle	
Propre à l'Administration portuaire	Taux de mise en œuvre des lignes directrices sur l'infrastructure écologique partenariats au sein de tous les projets menés par l'Administration portuaire (Un montant supérieur à 500 000 $)	Données sur le rendement de l'entreprise – Infrastructure durable	
Communautés florissantes			
Bon voisin			
Collectivités locales			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Aménagement stratégique et gestion des biens Écosystèmes sains Lutte contre le changement climatique	
		Bon voisin	
		Relations communautaires	
413-1	Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement	Utilisation des terres	
		Réparation des infrastructures	
		Bon voisin	
		Investissement communautaire	
413-2 ✓	Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales	Réparation des infrastructures	
		Bon voisin	
		Relations communautaires	
Propre à l'Administration portuaire	Urgences du public au sujet du port en tant que bon voisin	Réponse aux préoccupations	
Relations communautaires			
Résultats financiers			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Relations communautaires	
		Investissement communautaire	
201-1 ✓	Valeur économique directe créée et distribuée	Données sur le rendement des entreprises – Valeur économique créée et distribuée	
Relations avec les Autochtones			
Droits des peuples autochtones			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Relations avec les Autochtones Respecter les territoires et les connaissances traditionnels	
411-1	Cas de violations des droits des peuples autochtones		Nous n'avons pas inclus d'indicateur pour les relations avec les peuples autochtones. Nous pourrons en faire de même au profit un indicateur dans le cadre de notre initiative de création d'un ensemble d'indicateurs sur la durabilité afin de mesurer les progrès accomplis pour rbustrer notre vision.
Santé et sécurité			
DMA	Informations relatives à l'approche managériale	Santé et sécurité	
Propre à l'Administration portuaire	Nombre d'incidents de sécurité et sécurité portuaire	Incidents signalés au cours de l'année 2020	

✓ Indicateurs certifiés de manière indépendante.

Propre à l'Administration portuaire : ces indicateurs sont propres à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

DMA : Informations relatives à l'approche de la direction.

*La colonne indique les éléments d'information requis par le GRI que nous ne sommes pas en mesure de divulguer, ainsi que le motif justifiant cette non-divulgation.

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Rapport d’assurance limitée indépendante

À la direction de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser :

La direction de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser (ci-après, le « Port de Vancouver ») nous a confié la mission d’assurance limitée à propos de certains renseignements divulgués dans le Rapport sur la durabilité 2020 (ci-après, le « rapport ») pour l’exercice clos le 31 décembre 2020, tel qu’il est indiqué ci-dessous.

Objet considéré et critères applicables

La portée de notre mission d’assurance limitée, comme convenu avec la direction, comprend les renseignements suivants sur le rendement (information sur l’objet considéré) :

Renseignements sur le rendement	Critères applicables	Norme de certification
• Émissions directes de gaz à effet de serre (« GES ») (champ d’application 1) • Émissions indirectes de GES (champ d’application 2) • Émissions choisies de GES de champ d’application 3 en rapport avec les déplacements des employés vers le travail et les voyages professionnels (à l’exception des déchets et du papier)	Normes d’information relative à la durabilité de la Global Reporting Initiative (les « normes GRI ») • 305-1 • 305-2 • 305-3	ISO 14064-3: 2006
Valeur économique directe créée et distribuée	Norme GRI 201-1	ISAE 3000
Incidences importantes des activités, des produits et des services sur la biodiversité	Norme 304-2	ISAE 3000
Accidents du travail	Norme 403-9	ISAE 3000
Activités avec d’importantes conséquences néfastes, réelles et potentielles, sur les communautés locales	Norme 413-2	ISAE 3000
Diversité des organes de gouvernance et des employés	Norme 405-1	ISAE 3000
• Temps moyen de rotation au sein du port pour les céréales (en heures) • Temps moyen de rotation au sein du port pour les engrais (en heures) • Temps moyen de rotation au sein du port pour le charbon (en heures) • Temps d’immobilisation des terminaux de conteneurs (pourcentage sur une période de trois jours) • Temps de rotation des camions (pourcentage en moins de 60 minutes)	Lignes directrices internes et les définitions de l’entité concernant la production de rapports sur la durabilité	ISAE 3000
Déclaration du Port de Vancouver selon laquelle le rapport est conforme aux normes GRI : Option de base.	Normes GRI	ISAE 3000

L’information sur l’objet considéré, qui figure dans le rapport et est présentée dans l’index du contenu de la GRI, est désignée par le symbole √. Cette information a été choisie par la direction en fonction de l’évaluation réalisée par le Port de Vancouver sur les enjeux significatifs contribuant au rendement du port en matière de durabilité et comme étant la plus pertinente pour ses intervenants.

Il n’existe aucune exigence obligatoire relativement à la préparation, à la publication ou à l’examen de l’information portant sur le rendement en matière de durabilité. De ce fait, le Port de Vancouver applique les normes GRI ainsi que ses propres définitions et lignes directrices internes sur les rapports en ce qui a trait à la production de rapports sur la durabilité. Ces éléments figurent dans la section « À propos du présent rapport » du site Web du Port de Vancouver sur la production de rapports en matière de durabilité, dans les notes de bas de page et les descriptions apparaissant dans le rapport, accompagnés des « critères applicables » à la date de production du rapport.

Responsabilités du Port de Vancouver

La direction est responsable de la préparation et de la présentation de l’information sur l’objet considéré conformément aux critères applicables en vigueur au moment où nous publions notre rapport. La direction est également responsable de déterminer les objectifs du Port de Vancouver en ce qui concerne le rendement en matière de durabilité et la production de rapports à cet égard, y compris la détermination des intervenants et des questions significatives. Il incombe aussi à la direction d’établir et de conserver des systèmes adéquats de gestion du rendement et de contrôle interne d’où provient l’information divulguée sur le rendement.

Notre responsabilité et nos exigences professionnelles

Notre responsabilité en ce qui a trait à l’information sur l’objet considéré consiste à réaliser une mission d’assurance limitée et à formuler une conclusion en fonction des travaux effectués. Nous avons effectué notre mission d’assurance conformément à la norme internationale de missions d’assurance (« ISAE ») 3000 (révisée), Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, publiée par l’International Auditing and Assurance Standards Board et la norme

ISO 14064-3:2006, Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations sur les gaz à effet de serre, publiée par l’Organisation internationale de normalisation. Les normes ISAE 3000 et ISO 14064-3:2006 imposent que nous planifiions et réalisions cette mission dans le but de parvenir au niveau d’assurance indiqué, conformément aux critères applicables.

Nos conclusions ne couvrent pas les périodes qui précèdent l’exercice clos le 31 décembre 2020.

Stratégie de certification

Nous avons planifié et exécuté nos travaux dans le but d’obtenir tous les éléments probants, les renseignements et les explications que nous estimions nécessaires pour formuler nos conclusions évoquées ci-après. Une mission d’assurance limitée consiste à présenter des demandes, principalement aux personnes chargées de la préparation de l’information sur l’objet considéré, et à utiliser les procédures

analytiques et les autres procédures de collecte d’éléments probants, le cas échéant. Nos procédures comprennent les points suivants :

- Demandes auprès de la direction afin de comprendre les processus du Port de Vancouver visant à déterminer les enjeux importants pour les groupes d’intervenants clés;
- Demandes auprès du personnel pertinent au niveau de l’entreprise ainsi qu’auprès des fournisseurs de services tiers afin de comprendre les processus de collecte des données et de production de rapports pour l’information sur l’objet considéré;
- Le cas échéant, réalisation de tests de cheminement pour évaluer la conception des mesures de contrôle internes liées à la collecte de données et à la production de rapports concernant l’information sur l’objet considéré;
- Comparaison des données divulguées pour l’information sur l’objet considéré avec des sources de données sous-jacentes par échantillonnage;
- Demandes concernant les principales hypothèses et les recalculs par échantillonnage;
- Examen du rapport, de l’index de la GRI et des indicateurs signalés afin d’évaluer la déclaration du Port de Vancouver selon laquelle le rapport a été préparé conformément aux normes GRI – Option de base;
- Examen de la présentation de l’information sur l’objet considéré dans le rapport afin de déterminer si l’information présentée est conforme à nos connaissances générales et à notre expérience du rendement du Port de Vancouver en matière de durabilité.

En raison des restrictions découlant de la COVID-19, aucune visite sur place n’a été effectuée. KPMG a mis en œuvre des procédures de rechange à distance pour atteindre ses objectifs en matière d’assurance. Ces procédures ont amené à l’utilisation de technologies de l’information et de la communication comme la vidéo et le partage d’écran pour tenir des discussions avec les membres du personnel se trouvant sur place dans l’optique de confirmer notre bonne compréhension des processus de mesure et d’examiner les documents pertinents. Les procédures à distance se sont révélées efficaces pour nous permettre d’obtenir des données probantes suffisantes et appropriées en matière d’assurance.

Les procédures de collecte d’éléments probants mises en œuvre dans le cadre d’une mission d’assurance limitée sont d’étendue moindre que celles d’une mission d’assurance raisonnable et, par conséquent, le niveau d’assurance obtenu est moins élevé.

Indépendance, contrôle de la qualité et compétence

Nous nous sommes conformés aux règles ou au code de déontologie pertinents applicables à l’exercice de l’expertise comptable et se rapportant aux missions de certification, qui sont publiés par les différents organismes professionnels comptables, lesquels reposent sur les principes fondamentaux d’intégrité, d’objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Le cabinet applique la Norme internationale de contrôle de qualité 1, et, en conséquence, maintient un système de contrôle qualité exhaustif qui comprend des politiques et des procédures documentées en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

La mission a été menée par une équipe multidisciplinaire composée de professionnels disposant d’une expérience adéquate en matière d’assurance et en ce qui a trait à l’objet considéré, y compris le rendement environnemental et la comptabilisation des émissions de GES.

Limites inhérentes

Les informations non financières, comme celles figurant dans le rapport, sont soumises à plus de limites inhérentes que les informations financières, étant donné les caractéristiques de l’objet considéré, ainsi que la disponibilité et la précision relative des méthodes utilisées pour déterminer l’information qualitative ainsi que l’information quantitative. L’absence d’un ensemble important de pratiques établies sur lesquelles s’appuyer permet la sélection de techniques d’évaluation différentes, mais acceptables. Cela peut donner lieu à des évaluations considérablement différentes et avoir une incidence sur la comparabilité.

Conformément à la description de la méthode et des critères de production de rapports élaborés en interne par la direction, la nature de telles informations et les méthodes employées pour les établir sont susceptibles de changer au fil du temps. Il convient de lire la méthodologie relative à la production de rapports du Port de Vancouver qui figure dans la section « À propos du présent rapport » du site Web du port sur la production de rapports en matière de durabilité, ainsi que dans les notes de bas de page et les descriptions se trouvant dans le rapport.

Notre conclusion

Sur la base des procédures mises en œuvre, nous n’avons rien relevé qui nous porte à croire qu’au cours de l’exercice clos le 31 décembre 2020, l’information sur l’objet considéré, décrite ci-dessus et divulguée dans le rapport sur la durabilité, n’aurait pas été préparée et présentée, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux critères applicables en vigueur à la date de publication de notre rapport.

KPMG s.r.l. / s.e.n.c.r.l.

Comptables professionnels agréés

Le 31 mai 2021
Vancouver, Canada

© 2021 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Renseignements sur les employés

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser employait 411 personnes à plein temps - 405 employés à titre occasionnel, 6 cadres, 6 cadres supérieurs dans notre bureau communautaire à Chilliwack, et 4 cadres supérieurs dans notre bureau de Kitimat.

Le soin du maintient volontaire du personnel représentant l'un des moyens les plus importants dans le recrutement et le maintien du personnel, le taux de roulement volontaire de 2 % en moyenne sur cinq ans demeure inférieur à la moyenne nationale de 7 %.

	2014			2015			2016			2017			2018		
	Total	Hommes	Femmes	Moins de 30	31-50	51+	Total	Hommes	Femmes	Moins de 30	31-50	51+	Total	Hommes	Femmes
Nombre d'employés	375	184	191	25	245	105	411	195	216	23	282	106	405	192	213
Employés permanents	330	173	157	16	217	102	364	185	179	16	253	95	353	167	186
Employés temporaires	45	11	34	9	28	3	47	10	37	7	29	11	52	25	27
Temps plein	259	163	176	25	232	102	397	194	203	23	260	105	388	190	198
Temps partiel	16	21	15	0	13	3	14	1	13	0	22	1	17	2	15
Nouveaux employés	62	34	28	8	51	3	87	41	33	7	76	4	46	8	38
Employés permanents	38	20	18	8	27	3	43	16	27	7	34	2	41	7	34
Employés temporaires	14	4	10	3	10	1	16	7	9	1	5	10	3	1	2
Taux d'embauche (% nouveaux employés)	16%	18%	15%	32%	21%	3%	21%	21%	15%	30%	27%	4%	11%	4%	18%
Taux de roulement volontaire (départ à la retraite)	10	7	23	4	9	24	13	12	15	7	11	17	8	7	9
Employés permanents	17	4	13	0	10	7	13	8	5	1	10	2	11	7	4
Employés temporaires	13	3	10	6	5	2	15	4	11	6	1	8	5	0	5
Taux de roulement	8%	4%	12%	24%	6%	6%	9%	6%	6%	6%	4%	6%	4%	6%	4%
Taux de maintient volontaire	12	4	8	0	9	3	9	4	5	0	7	2	5	0	7
Taux de maintient volontaire	4%	2%	3%	0%	4%	3%	2%	2%	3%	0%	3%	2%	0%	0%	3%
Employés syndiqués aux conventions collectives	73%						73%								
Dépense de formation par employé	$1 932						$1 851								

Les employés syndiqués ont pris leur retraite lorsque le taux de roulement en 2015 atteint le groupe d'âge.

Diversité des employés

Afin de remplir nos obligations en vertu du programme d'équité en matière d'emploi du Canada, nous continuons d'organiser des groupes de travail volontaires. Notre programme vise à identifier les obstacles, et permettre l'équilibrage de l'effectif.

Employés selon les indicateurs de la diversité*	Employés non-cadre*	Cadre*	% des employés de l'APVF
Femmes	55%	44%	53%
Minorité visible	33%	27%	31%
Personnes ayant une incapacité	5%	5%	5%
Autochtones	Non divulgué*	Non divulgué*	3%

* Les données reposent sur une consultation volontaire lors de la date de mise-à-jour annuelle ainsi qu'à la composition de la main-d'œuvre.
** Les employés non-cadre comprennent les employés à temps plein, à temps partiel, occasionnels et temporaires.
*** Les catégories « cadre » comprennent les gestionnaires, les cadres et les employés de haut calibre.
**** Aux fins d'évaluation de la contribution, les résultats référencés à 10 % ou moins ne sont pas publiés.
***** Les résultats référencés à 10 % ou moins ne sont pas publiés.

Conseil d'administration selon l'indicateur de diversité*	
Femmes	27%
Minorité visible	10%

* Pour gagner la confidentialité, le groupe d'âge et d'autres indicateurs de la diversité ne sont pas divulgués.
** Nouveaux indicateurs obligatoires pour l'ensemble des dirigeants.

Incidents liés à la sécurité des employés

Chaque employé de l'Administration portuaire doit faire preuve de responsabilité personnelle et s'engager à respecter des pratiques de travail sécuritaires. Notre programme de santé et sécurité au travail comprend :

- respecter l'ensemble des lois et règlements applicables ;
- mettre en place des mesures de contrôle des risques liés à la santé au travail ;
- encourager le signalement des dangers, des préoccupations en matière de sécurité, et des incidents liés au poste ;
- faire la démonstration de l'engagement de la direction ;
- encouragez la participation des employés à la santé et à la sécurité au travail ;
- fournir les ressources et la formation aux employés pour leur permettre d'effectuer leurs travail de façon sains et sécuritaires.

Nous mesurons régulièrement des indicateurs et des exemples de statistiques, des mesures de protection des employés et des exemples à la suite des incidents afin de mettre en avant des mesures correctives et un continuel processus d'amélioration et de sensibilisation de nos produits.

	2016	2017	2018	2019	2020
Incidents par type*					
Nombre de décès	0	0	0	0	0
Nombre d'accidents de travail présentant des conséquences graves (à l'exception des décès)*	0	0	0	0	0
Nombre de blessures invalidantes*	1	1	2	1	0
Nombre de blessures légères*	0	0	1	1	5
Nombre d'accidents graves**	3	0	2	2	0
Nombre d'incidents mineurs*	9	3	0	5	1
Nombre d'accidents liés au poste	1	5	9	26	12
Nombre total d'heures d'exposition	38 532	146 197	84 237	220 758	639 945
Taux des blessures liés au travail légères et invalidantes (blessures mineures)***	5,19	1,37	7,12	5,44	0,32

* La norme « entreprises » désigne les personnes qui travaillent sur des projets de construction de premier plan mené par l'Administration portuaire (des projets dont le valeur contractuelle dépasse 100 M$ ou portant la période de construction active d'un projet, ou ayant comporté des risques sur notre réputation.

** Les entreprises « régulières » désigne les dépenses à faire les activités d'administration portuaire. Les dépenses des hommes sont faites par les soins du conseil d'administration de l'Administration portuaire (nécessitant des mesures de contrôle des risques et des mesures de protection des employés).

*** Les blessures invalidantes ou légères ayant causé des blessures ou des maladies professionnelles dommageables ou à abattre ou à une blessure ayant fourni l'occasion aux employés de prendre un congé de maladie.

Les blessures invalidantes ou légères ayant causé des blessures ou des maladies professionnelles ayant nécessité des soins médicaux ou ayant nécessité un congé de maladie.

Les blessures invalidantes ou légères ayant causé des blessures ou des maladies professionnelles ayant nécessité des soins médicaux ou ayant nécessité un congé de maladie.

Les blessures invalidantes ou légères ayant causé des blessures ou des maladies professionnelles ayant nécessité des soins médicaux ou ayant nécessité un congé de maladie.

**** Les blessures invalidantes ou légères ayant causé des blessures ou des maladies professionnelles ayant nécessité des soins médicaux ou ayant nécessité un congé de maladie.

***