Rapport sur la durabilité 2022

Vancouver Fraser Port Authority

Aperçu **03**

À propos de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser 04

Notre approche en matière de durabilité 05

Collaboration 06

À propos du Port de Vancouver 07

Prospérité économique par l’intermédiaire des échanges commerciaux **08**

Entreprise concurrentielle 09

Main-d’oeuvre efficiente 10

Investissement stratégique et gestion des biens 11

Environnement sain **13**

Écosystèmes sains 14

Lutte contre le changement climatique 15

Pratiques responsables 16

Communautés florissantes **17**

Bon voisinage 18

Liens avec les communautés 19

Relations avec les Autochtones 20

Sûreté et sécurité 21

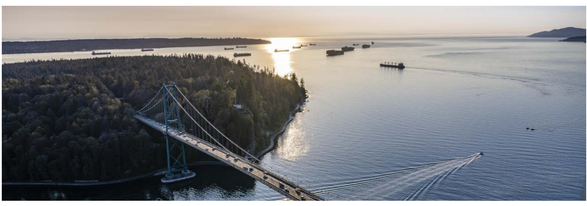
À propos du présent rapport **22**

Index du contenu GRI 23

Assurance 24

Données sur le rendement de l’entreprise **25**

Rapport sur la durabilité 2022



Le présent rapport met en avant les principales répercussions sur le plan économique, environnemental et social de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et du Port de Vancouver, ainsi que l'approche suivie par l'Administration portuaire pour gérer et prendre en compte ces répercussions. Le présent rapport a été préparé conformément aux normes GRI (Global Reporting Initiative) de 2021.

Nous définissions un port durable comme un port qui 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. Notre définition, élaborée en s'appuyant sur les commentaires exhaustifs de nos intervenants internes et externes, comprend dix domaines d'intérêt et 22 énoncés qui définissent la réussite. Ensemble, ils décrivent les caractéristiques d'un port durable.

Au sein de ces domaines d'intérêt, nous avons mis en avant des sujets importants qui soulignent les plus importantes réalisations de l'Administration portuaire et du Port de Vancouver en vertu de chacun de nos trois piliers de la durabilité. Ces sujets importants ont été sélectionnés à la suite de consultations et d'entrevues avec des groupes d'intervenants internes et externes en matière de durabilité. D'autres détails à propos du processus de détermination de l'importance en ce qui concerne le contenu du rapport sont offerts dans la section détails du rapport.

Sujets du rapport

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Sujets du rapport	Sujets importants
Entreprise concurrentielle	Efficacité et résilience de la chaîne d'approvisionnement
Main-d'œuvre efficiente	Santé, sécurité et bien-être de la main-d'œuvre Diversité, équité et inclusion
Investissement stratégique et gestion des biens	Utilisation des sols et approvisionnement Infrastructure favorisant les échanges commerciaux

Environnement sain

Domaine d'intérêt	Sujets importants
Écosystèmes sains	Biodiversité
Lutte contre le changement climatique	Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre Adaptation au changement climatique
Pratiques responsables*	

Communautés florissantes

Domaine d'intérêt	Sujets importants
Bon voisinage	Relations communautaires Préoccupations soulevées par les communautés, y compris le bruit et les nuisances
Liens avec les communautés	Avantages pour les communautés
Relations avec les Autochtones	Droits des Autochtones et réconciliation
Sûreté et sécurité	Sûreté, sécurité et préparation aux situations d'urgence

*Le domaine d'intérêt des pratiques responsables décrit l'approche suivie pour favoriser la collaboration au sein de la chaîne d'approvisionnement, et ne fait pas référence à un sujet important précis.

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

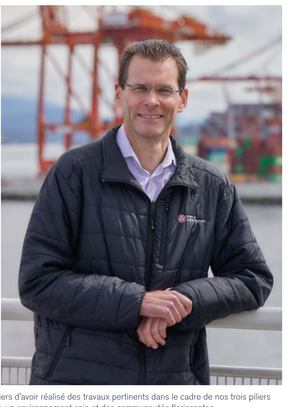
Tout au long du rapport, le terme « porte d'accès » fait référence au réseau de transport et d'échanges commerciaux dans les zones commerciales clés situées dans la région du Lower Mainland de la C.-B.

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, l'icône ✓ indique une mesure pour laquelle une assurance limitée a été obtenue auprès d'un service indépendant. Consultez le lien pour lire le rapport d'assurance limitée.

Message du président-directeur général

“La dynamique complexe de l'année a confirmé et consolidé notre volonté de mettre l'accent sur la durabilité et la résilience du port, et nous sommes fiers d'avoir réalisé des travaux pertinents dans le cadre de nos trois piliers de la durabilité : la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, un environnement sain et des communautés florissantes. ”



À titre d'administration portuaire du Canada, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a reçu un mandat fédéral selon lequel elle est chargée de favoriser les échanges commerciaux du Canada par l'intermédiaire du Port de Vancouver. Nous avons défini une vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable du monde, et nous nous efforçons de la réaliser. Pour nous, cela signifie un port qui réussit à offrir une prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, à conserver un environnement sain et à favoriser des communautés florissantes.

Après deux années difficiles, le contexte des échanges commerciaux est demeuré ardu en 2022. Au début de l'année, les chaînes d'approvisionnement du port présentaient un lourd retard accumulé en raison de l'événement météorologique de rivière atmosphérique qui s'est produit en Colombie-Britannique fin 2021 et qui a complètement déconnecté le port des chaînes d'approvisionnement nationales pendant huit jours. Alors que les retards accumulés en raison des conditions météorologiques ont été résolus, les chaînes d'approvisionnement ont été confrontées à un nouveau défi : l'encombrement des chaînes d'approvisionnement vers l'est alors que des volumes records enregistrés sur le réseau ont dépassé les capacités des entrepôts en Ontario et au Québec, causant en retour un retard pour la circulation des marchandises jusqu'à la côte ouest.

En plus des défis liés à la chaîne d'approvisionnement, la pandémie de COVID-19, pour la troisième année consécutive, a continué à façonner différents aspects de notre travail. Au niveau de l'entreprise, nous avons mis en place un programme de travail à distance et de manière flexible afin d'offrir davantage de souplesse à nos employés revenus partiellement au bureau après deux années de travail à distance. Au niveau du port, nous avons collaboré étroitement avec les intervenants de l'industrie et du secteur des croisières pour accueillir de nouveau des navires de croisière à Vancouver après une pause de deux ans en raison des restrictions fédérales liées à la COVID-19.

La dynamique complexe de l'année a confirmé et consolidé notre volonté de mettre l'accent sur la durabilité et la résilience du port, et nous sommes fiers d'avoir réalisé des travaux pertinents dans le cadre de nos trois piliers de la durabilité : la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, un environnement sain et des communautés florissantes.

Dans le but de développer la capacité commerciale afin de répondre aux besoins commerciaux croissants du Canada, nous nous sommes efforcés d'optimiser la capacité de la chaîne d'approvisionnement et du port par le biais de programmes tels que le programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest dans le but de favoriser l'efficience de la chaîne d'approvisionnement des prairies au port, ainsi que le programme de gestion active de la circulation des navires visant à appuyer une capacité maritime améliorée. En plus d'améliorer la capacité commerciale, ces programmes permettent de réduire au minimum les répercussions du commerce sur l'environnement et les communautés.

Nous nous efforçons d'augmenter la capacité commerciale, là où cela est nécessaire, en menant des projets visant à offrir de nouvelles infrastructures pour le port et les corridors commerciaux ou à améliorer les infrastructures existantes. En 2022, nous avons poursuivi un ensemble de projets d'infrastructure visant le réseau routier et ferroviaire s'élevant à près d'un milliard de dollars dans le Lower Mainland, en partenariat avec le gouvernement et l'industrie. Ces projets ont été minutieusement conçus pour offrir une capacité commerciale tout en atténuant également les effets du commerce sur les collectivités locales; par exemple, en supprimant les conflits entre les réseaux routier et ferroviaire afin d'améliorer la circulation tout en réduisant les temps d'attente aux passages à niveau, en améliorant la sécurité publique et en facilitant les interventions en cas d'urgence.

Alors que les terminaux de conteneurs de la côte ouest devraient atteindre leur pleine capacité d'ici le milieu ou la fin des années 2020, nous avons poursuivi notre projet du Terminal 2 à Roberts Bank comprenant la construction d'un nouveau terminal de conteneurs à Delta. À la suite d'un processus d'évaluation environnementale rigoureux qui a débuté en 2013, le projet a été approuvé par le gouvernement du Canada en avril 2023. Également en 2022, nous avons achevé la construction d'un deuxième projet lié au secteur des conteneurs : le projet d'agrandissement du terminal Centerm, qui a remporté un prix Envision Platinum remis par l'Institute for Sustainable Infrastructure. Ce projet a été conçu dans le but d'augmenter la capacité de manutention de 60 % avec un agrandissement de seulement 15 % de la superficie du terminal grâce à la reconfiguration et à l'optimisation des opérations.

En ce qui concerne notre travail lié à l'environnement, nous avons poursuivi notre ensemble de programmes environnementaux visant à protéger et améliorer l'environnement au sein et autour du port. En collaboration avec les administrations portuaires de Seattle et Tacoma et la Northwest Seaport Alliance, nous avons établi une vision audacieuse, à l'aide de la Northwest Ports Clean Air Strategy, visant à éliminer les émissions liées au port d'ici 2050 afin de protéger la qualité de l'air pour les collectivités locales et d'assumer notre responsabilité partagée en limitant l'augmentation de la température mondiale de 1,5ºCelsius. Nous nous engageons également dans la lutte contre le changement climatique au moyen de l'initiative des technologies à faible émission, un partenariat de financement conjoint avec le gouvernement de la Colombie-Britannique lancé en 2021 dans le but de promouvoir la mise à l'essai et l'adoption de carburants et de technologies à faible taux d'émission et à émissions nulles au sein du port. L'initiative a fourni un soutien financier pour plusieurs projets pilotes, notamment l'alimentation d'un traversier porte-conteneurs à 100 % avec du biodiesel, deux camions de terminal à batterie électrique et des projets pilotes d'alimentation à 100 % avec du diesel renouvelable d'une locomotive de terminal et de l'un des navires de patrouille de l'Administration portuaire. Nous collaborons également avec le Port of Seattle, le Borough of Juneau et les principaux croisiéristes afin d'étudier la faisabilité d'un corridor vert qui relierait les ports de croisière en Alaska, en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington.

En 2022, le programme collaboratif de classe mondiale ECHO (Enhancing Cetacean Habitat and Observation), mené par l'Administration portuaire, a souligné des taux de participation record de la part de l'industrie du transport maritime en ce qui concerne les initiatives volontaires de réduction du bruit sous-marin afin d'appuyer le rétablissement des cétacés en péril. De plus, en 2022, nous sommes devenues la toute première administration portuaire canadienne à interdire aux navires de déverser les boues de lavage, produites par les systèmes d'épuration de gaz d'échappement, pendant que les navires sont à quai ou au mouillage au sein de notre territoire de compétence. Pour lutter contre la perte globale de biodiversité et le changement climatique, nous avons commencé à élaborer une stratégie en matière de biodiversité qui guidera nos efforts communs pour protéger et restaurer la santé des écosystèmes et la biodiversité au sein et autour du port.

Pour favoriser des communautés florissantes, nous nous efforçons activement d'être un bon voisin, de renforcer les relations avec les Autochtones et les communautés, et d'assurer la sûreté et sécurité au sein du port. Alors que nous visons à approfondir notre collaboration avec les nations Autochtones dont les territoires traditionnels et des terres cédées en vertu d'un traité recoupent les terrains portuaires, nous sommes ravis d'avoir signé en 2021 des accords de relations emblématiques avec la Première Nation Tsawwassen et la bande de Musqueam. Ce faisant, nous avons officialisé des partenariats visant à nouer des relations fructueuses à long terme qui favorisent un futur ambitieux en commun sous le signe du respect mutuel et de la réconciliation. En 2022, nous avons continué à favoriser la mise en œuvre de ces accords, en collaboration avec les deux nations.

En dépit d'une situation complexe en 2022, l'Administration portuaire et la communauté portuaire dans son ensemble ont pu réaliser des travaux essentiels pour favoriser les échanges commerciaux du Canada et améliorer la résilience et la durabilité du port. Je tiens à remercier et saluer nos employés dévoués de l'Administration portuaire et la communauté portuaire dans son ensemble pour leur formidable travail tout au long d'une année remplie de défis afin de créer un port durable et résistant dès aujourd'hui et à long terme.

Robin Silvester
Président-directeur général
Administration portuaire Vancouver-Fraser

© 2023 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

Faire du Port de Vancouver le port le plus durable au 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 l'agence fédérale sans lien de dépendance chargée de la gestion partagée des terres et des eaux qui forment le Port de Vancouver. Notre mandat, tel que précisé dans la *Loi maritime du Canada*, consiste à faciliter les objectifs commerciaux du Canada au nom de tous les Canadiens, à s'assurer que les marchandises sont transportées de manière sécuritaire par l'intermédiaire du Port de Vancouver, et à tenir compte des communautés locales. À titre de société sans actionnaires, constituée en janvier 2008 par le gouvernement 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 des exploitants de 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 la demande commerciale croissante du Canada. 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.

Les responsabilités des administrations portuaires canadiennes sont précisées 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

Gouvernance

Le conseil d'administration de l'Administration portuaire assure la gouvernance, la supervision et l'approbation de l'orientation stratégique. Les critères de nomination ainsi que les responsabilités des 11 membres du conseil sont précisés dans la *Loi maritime du Canada* et nos lettres patentes, et les membres sont nommés par les quatre organes suivants :

- Huit membres sont nommés par le gouvernement fédéral, dont sept sur recommandation des utilisateurs portuaires.
- La province de la Colombie-Britannique nomme un membre.
- Les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba nomment conjointement un membre.
- Un membre est nommé conjointement par les 16 municipalités qui bordent le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

Le Comité de la gouvernance et des relations externes du conseil est chargé de superviser la politique et la stratégie de l'Administration portuaire en matière de durabilité, de vérifier la conformité à cette politique, et d'assurer une surveillance et de fournir une orientation sur les questions de durabilité. Cela comprend un examen annuel des politiques en matière de durabilité, y compris les politiques sur la durabilité, l'environnement, les projets et l'examen environnemental, ainsi que la révision des rapports sur la durabilité et la formulation d'orientations à cet égard. La supervision de la gestion des répercussions sur la durabilité est déléguée à la haute direction selon le mandat du comité du conseil d'administration et certaines politiques du conseil d'administration.

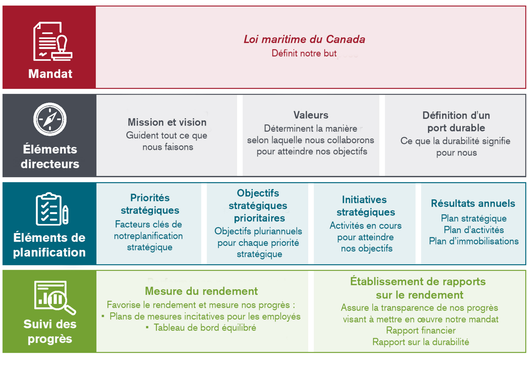
Le conseil d'administration a adopté des politiques pour orienter l'organisation et définir des attentes au sujet du comportement des directeurs, cadres et employés. Le Code de conduite éthique fournit le cadre d'une conduite éthique en milieu de travail et pour réaliser des opérations éthiques et conformes à la loi. Il définit des attentes et fournit une orientation sur les enjeux, y compris les conflits d'intérêts, la lutte contre la fraude et la corruption et les pratiques anticoncurrentielles, ainsi que les procédures de signalement des cas réels ou perçus d'inconduite. Le Code de conduite éthique s'applique à tous les employés de l'Administration portuaire et aux tierces parties qui travaillent avec l'Administration portuaire ou la représentent. Les employés sont chargés de suivre des programmes périodiques d'éducation obligatoires au sujet du Code. Le Code est communiqué aux tierces parties au cours du processus d'approvisionnement. Tous les employés préoccupés à propos d'une inconduite ou d'une conduite non éthique au sein de l'Administration portuaire peuvent communiquer avec ConfidenceLine, un fournisseur de services externe. Tous les signalements seront pris en compte rapidement et de manière appropriée. Le président-directeur général, par l'intermédiaire du directeur, Gestion des risques et assurance, et du vice-président, Ressources humaines, processus et rendement, est responsable de favoriser et de contrôler la conformité au Code.

L'équipe interfonctionnelle d'intégration de la durabilité de l'Administration portuaire, composée de membres de la haute direction provenant de domaines sectoriels clés, fournit des conseils stratégiques et des recommandations pour faciliter l'intégration de la durabilité au sein de l'organisation et aligner les efforts afin d'améliorer le rendement en matière de rentabilité. D'autres renseignements sur notre structure de gouvernance peuvent être consultés ici.

Planification stratégique

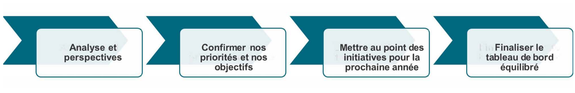
Le plan stratégique de l'Administration portuaire s'articule autour d'un ensemble cohérent de priorités, de buts et d'initiatives qui reprennent les facteurs les plus essentiels pour notre réussite continue et nous permettent de remplir notre mission et de faire progresser notre vision. Il permet également aux employés de l'Administration portuaire d'aligner leur travail et leurs décisions dans une direction commune.

Le diagramme ci-dessous présente notre cadre de planification stratégique :



Notre mandat est tiré de la *Loi maritime du Canada* qui définit nos responsabilités ainsi que notre compétence. Nos activités sont guidées par notre mission, notre vision et nos valeurs, alors que notre définition d'un port durable décrit notre vision pour le Port de Vancouver de manière plus détaillée. Les éléments de planification stratégique s'articulent dans notre plan stratégique, notre plan opérationnel sur cinq ans, et nos plans d'immobilisations, et nous suivons les progrès accomplis pour comprendre dans quelle mesure nous atteignons nos objectifs.

Nous suivons un processus de planification stratégique chaque année afin que notre plan demeure actuel et efficace. Les principaux éléments de ce processus sont illustrés sur le diagramme ci-dessous.



Gestion de risques

L'Administration portuaire dispose d'un solide processus de gestion du risque de l'entreprise permettant de déterminer les risques importants auxquels sont confrontées les opérations de l'Administration portuaire et de les résoudre afin de remplir notre mandat. En 2022, les risques potentiels repérés compreinaient l'absence de terrains appropriés pour prendre en compte la croissance des échanges commerciaux, les enjeux de coordination de la chaîne d'approvisionnement, l'incapacité de finaliser les accords commerciaux, les dépassements de coûts en lien avec les grands projets d'immobilisations, les modifications réglementaires ou de politiques, les interruptions de travail, l'absence de relations à long terme avec la communauté et les groupes Autochtones, les incidents majeurs liés à la sécurité et la santé, les répercussions des catastrophes naturelles, l'impact des opérations et du développement du port sur l'environnement, les déversements dans le port ou le fleuve, et les effets du changement climatique.

Priorités stratégiques

Nos priorités stratégiques mettent en avant les domaines dans lesquels nous avons les meilleures chances de favoriser notre capacité à réaliser notre mission et à suivre notre vision, et sur lesquels nous devons nous concentrer à long terme pour assurer notre réussite future. Voici nos six priorités stratégiques :

- PS-1 Soutien gouvernemental, autochtone et communautaire Parvenir à gagner la confiance et obtenir un soutien
- PS-2 Disponibilité des terrains Anticiper, proposer et optimiser l'offre de terrains afin d'appuyer la croissance durable de la porte d'accès dans les secteurs clés
- PS-3 Développement de l'infrastructure Anticiper, déterminer et proposer une capacité nouvelle et modifiée pour répondre à la nouvelle demande du secteur
- PS-4 Chaîne d'approvisionnement Améliorer l'efficience et la transparence de la chaîne d'approvisionnement et optimiser la capacité opérationnelle afin d'offrir aux clients et aux intervenants une valeur ajoutée
- PS-5 Lutte contre le changement climatique et santé des écosystèmes Atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050 et rendre le port résilient au changement climatique; inverser la perte de biodiversité en restaurant l'habitat et en protégeant les espèces en péril
- PS-6 Excellence organisationnelle Bâtir une culture plus connectée et plus mobilisée afin de favoriser l'excellence opérationnelle

Afin d'appuyer chaque priorité stratégique, nous avons élaboré des objectifs à moyen terme et élaboré des initiatives stratégiques appuyées par des projets, initiatives et programmes. Les progrès réalisés en ce qui concerne les initiatives stratégiques font l'objet d'un suivi trimestriel et sont communiqués au président-directeur général et au conseil d'administration. Chaque initiative stratégique comprend des objectifs de rendement qui sont inclus dans un tableau de bord équilibré, avant d'être présentés dans les plans de mesures incitatives destinées aux employés de l'unité de négociation, aux gestionnaires et aux cadres. L'approche globale et le processus assurent une amélioration continue et permettent l'élaboration du plan opérationnel stratégique.

Processus de planification axé sur des scénarios

Nous utilisons la planification axée sur des scénarios afin d'améliorer notre compréhension des facteurs clés de changement qui, à long terme, peuvent avoir une incidence sur la réussite future du port. Ce processus s'appuie sur un groupe diversifié de représentants de la chaîne de valeur du port qui détiennent et comprennent les enjeux clés et les implications connexes, et qui élaborent plusieurs scénarios portant sur la manière dont ces enjeux pourraient jouer un rôle pour l'avenir du port.

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.

En 2022, nous avons lancé Port Avenir, une initiative de planification axée sur des scénarios qui réunit des hauts dirigeants de l'ensemble de la porte d'accès du Grand Vancouver, y compris des groupes Autochtones et d'autres ordres de gouvernement, des associations industrielles et commerciales, des syndicats, des groupes communautaires, des chefs de file émergents et des organismes non gouvernementaux, afin de mettre au point des scénarios pour l'avenir. L'initiative vise à réunir des perspectives diversifiées afin de mieux comprendre les facteurs clés de changement et les répercussions de ces changements pour notre avenir commun.

Huit principaux points d'incertitudes à propos de l'avenir de la porte d'accès ont été déterminés à la suite d'entrevues avec les intervenants clés et des hauts dirigeants réalisées en 2022. Les points d'incertitude suivants servent de base pour les scénarios :

- Effet du changement climatique
- Économie, commerce et géopolitique à l'échelle mondiale
- Effets environnementaux
- Transition énergétique
- Utilisation des sols et caractère abordable
- Technologie, données et automatisation
- Gouvernance, démocratie et réconciliation
- Relations et confiance

Nous comptons diffuser un nouvel ensemble de scénarios distincts et plausibles à l'automne 2023. En s'appuyant sur la connaissance collective de la porte d'accès, nous utiliserons ces scénarios dans le cadre de notre planification stratégique afin de mettre à l'essai nos hypothèses à propos de l'environnement opérationnel externe et des façons selon lesquelles la porte d'accès peut réagir, s'adapter ou même façonner cet environnement. Nous invitons d'autres organismes à utiliser ces scénarios pour des fins similaires dans le cadre de leur propre planification stratégique.

© 2023 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.

La durabilité fait partie intégrante de notre mandat, tel qu'il est précisé dans la Loi maritime du Canada, en nous permettant de réaliser notre vision et d'assurer la réussite à long terme du port pour le bienfait de tous les Canadiens. Nous sommes engagé à être un chef de file en matière de durabilité et à faire progresser la durabilité au sein du port et du secteur maritime mondial. Pour cela, nous nous concentrons sur les éléments suivants :

- Intégrer la durabilité dans tous les aspects de nos opérations
- Faire preuve de leadership dans le cadre de nos politiques et pratiques
- Collaborer avec les autres pour atteindre les objectifs communs en matière de durabilité et améliorer en continu notre rendement en matière de durabilité
- Mesurer et communiquer les progrès accomplis

Un port durable

Nous définissions un port durable comme un port qui 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. Cette définition, qui a été élaborée en s'appuyant sur les commentaires exhaustifs d'intervenants internes et externes, comprend 10 domaines d'intérêt et 22 énoncés de réussite qui permettent d'envisager à quoi un port durable pourrait ressembler.

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 voisinage

- 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.

Liens avec les communautés

- 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 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.

Politique en matière de durabilité

Afin de veiller à ce que la durabilité demeure au centre de nos opérations, nous avons mis en place une nouvelle politique en matière de durabilité à l'échelle de l'entreprise en 2022 qui :

- Définit les engagements de l'Administration portuaire en matière de durabilité.
- Clarifie la gouvernance et les responsabilités en ce qui concerne le rendement en matière de durabilité.
- Favorise l'intégration de la durabilité au sein de la planification opérationnelle, la prise de décisions et les opérations.
- Renforce la capacité de l'Administration portuaire à atteindre sa vision en matière de durabilité.

Notre politique en matière de durabilité comprend les 10 engagements suivants :

- **Établir des objectifs et des cibles en matière de durabilité** qui correspondent, le cas échéant, aux engagements en matière de durabilité du gouvernement du Canada, du gouvernement de la C.-B. et de l'Organisation maritime internationale
- Élaborer des **stratégies et des plans d'action** pour atteindre les objectifs et les cibles en matière de durabilité
- **Intégrer la durabilité dans les domaines de la planification des activités, de la gestion des risques, de la prise de décisions et des opérations,** et veiller à ce que les politiques, plans, programmes, et projets correspondent à notre vision et à nos objectifs en matière de durabilité
- Favoriser une **culture de la durabilité** au sein de l'Administration portuaire et mettre en place des mécanismes qui appuient la collaboration interfonctionnelle sur les questions de durabilité
- **Montrer l'exemple** en ce qui concerne les opérations et pratiques de l'Administration portuaire, et centrer les efforts dans les domaines où il est possible de réaliser des progrès notables pour mettre en œuvre notre vision
- Être **transparent et responsable** en ce qui a trait à notre approche, y compris en produisant régulièrement un rapport sur la durabilité destiné aux intervenants internes et externes qui correspond aux pratiques exemplaires
- **Sensibiliser les employés,** les entrepreneurs et les clients aux objectifs et priorités en matière de durabilité de l'Administration portuaire
- **Favoriser et diriger la collaboration** avec les représentants de l'industrie, du gouvernement, des groupes autochtones, et d'autres intervenants afin d'offrir une meilleure compréhension des défis en matière de durabilité et de les surmonter, et de progresser vers l'atteinte des **objectifs communs en matière de durabilité**
- **Incorporer les connaissances et les intérêts autochtones** dans la planification stratégique, la prise de décisions et le travail que nous accomplissons
- **Appuyer l'innovation** afin d'atteindre les objectifs en matière de durabilité, y compris en favorisant la mise à l'essai, la démonstration et l'adoption de pratiques et de technologies novatrices

Durabilité intégrée

Nous nous efforçons d'intégrer la durabilité dans tous les aspects de nos opérations et de progresser vers la réalisation de notre vision.

Depuis 2016, nous avons collaboré avec le projet Embedding Project, un projet de recherche mondial d'intérêt public qui aide les entreprises à intégrer la durabilité au sein de leurs opérations et de leur processus de prise de décisions. Nous jouons un rôle actif au sein de leur réseau de pairs, qui comprend des chefs de file de la durabilité de l'ensemble de l'Amérique du Nord et d'Afrique du Sud, et nous avons collaboré avec l'équipe de Embedding Project afin de mener des projets pilotes et d'utiliser de nouveaux outils et ressources pour renforcer notre leadership en matière de durabilité

En 2021, nous avons utilisé le processus de radar du Embedding Project pour guider les conversations internes sur la détermination de l'importance afin de repérer les domaines dans lesquels nous devons concentrer nos efforts pour progresser plus rapidement dans la réalisation de notre vision. Ce processus de radar propose une approche de systèmes structurés pour envisager les risques et les possibilités en matière de durabilité, de manière à nous aider à mieux comprendre les répercussions, à gérer le risque stratégique et à repérer les principaux leviers du changement. Dans le cadre de ce processus, nous avons mis en avant quatre sujets clés en matière de durabilité pour lesquels l'orientation stratégique peut permettre de gérer le risque systémique et d'obtenir une valeur à long terme, nous aidant ainsi à réaliser notre vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde. Ces sujets sont les suivants :

- Lutte contre le changement climatique
- Écosystèmes sains
- Relations avec les peuples Autochtones
- Mieux-être des communautés, en mettant l'accent sur la réduction du bruit et en tenant compte des répercussions sur la qualité de l'air

En 2023, nous avons poursuivi nos efforts visant à intégrer la durabilité et faire progresser notre leadership comme suit :

- Mise en œuvre de notre politique en matière de durabilité au sein de l'entreprise et soutien apporté aux unités organisationnelles pour intégrer la durabilité au sein du travail qu'elles accomplissent
- Détermination de mesures stratégiques pour faire progresser le leadership en matière de durabilité au Port de Vancouver
- Collaboration interne et externe continue pour favoriser l'atteinte de nos objectifs en matière de durabilité

© 2023 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 de Vancouver. Ces intérêts varient de la prestation de services à la construction d'infrastructures qui favorisent le commerce, en passant par la compréhension et à la résolution des enjeux qui ont une incidence sur les activités du 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 et d'y répondre. Le présent rapport comprend des exemples de collaboration et des efforts déployés pour prendre en compte les intérêts des intervenants et gérer les répercussions.

À titre d'administration portuaire canadienne, nous louons les terres fédérales qui se trouvent sur notre territoire de compétence à des locataires et des exploitants de terminaux indépendants qui gèrent les échanges commerciaux transitant par le port, et nous maintenons et développons l'infrastructure de manière à soutenir les opérations de transport maritime, ferroviaire et routier ainsi qu'au niveau des terminaux.

Les opérations et les activités du port sont complexes, et concernent bon nombre d'organisations qui ne relèvent pas de la compétence de l'Administration portuaire. Le gouvernement fédéral définit la politique commerciale et décide des marchandises et des produits échangés par le Canada. Les exploitants de terminaux privés gèrent le chargement et le déchargement des marchandises transitant par les terminaux portuaires. Les lignes maritimes exploitent les grands navires commerciaux qui font escale au port, tandis que les compagnies ferroviaires et les entreprises de camionnage livrent des marchandises par voie terrestre à destination ou en provenance du port. Les transporteurs, comme les revendeurs, les entreprises de l'industrie des ressources et les transitaires, assurent le transport des marchandises et en assument le coût.

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 grands terminaux portuaires, en offrant des postes à quai et des services de manutention des marchandises aux navires océaniques qui transportent des marchandises provenant de cinq secteurs d'activités principaux.	Nous collaborons avec les exploitants de terminaux pour élargir les possibilités commerciales, faciliter le transport des marchandises, 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 maritime, la pêche, les ports de plaisance et les installations de transbordement de conteneurs.	Nous collaborons avec les locataires afin de veiller à ce que le port leur offre la large gamme de services requis tout en leur offrant la possibilité de maintenir et développer leurs activités.
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 mouillages et nous assurer que des mesures soient prises afin 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 de la nomination 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	Les associations de l'industrie représentent les utilisateurs du port ainsi que les industries connexes ou touchées, comme le transport maritime, le tourisme et l'agriculture	Nous travaillons avec les associations de l'industrie sur des enjeux d'intérêt et de défense communs.
Autochtones	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 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 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 efforçons d'améliorer la communication et les possibilités offertes aux groupes Autochtones afin de contribuer à la planification des projets et à obtenir des retombées des projets qui vont de l'avant.
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 alignées avec les objectifs commerciaux du Canada et 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, des événements communautaires 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.
Employés de l'Administration portuaire	Les employés comprennent les employés permanents et temporaires, les membres de l'unité de négociation et les personnes non membres de l'unité de négociation employées par l'Administration portuaire.	Nous sollicitons nos employés par l'intermédiaire de plusieurs initiatives de mobilisation des employés, programmes, études, événements et séances de formation afin de consolider la culture en milieu de travail et de développer les connaissances et le rendement des employés.
Administrations portuaires	Les administrations portuaires comprennent les ports canadiens et internationaux.	Nos collaborons avec les autres administrations portuaires canadiennes et mondiales afin de partager de l'information et des pratiques exemplaires, et de travailler ensemble sur des questions d'intérêt commun.

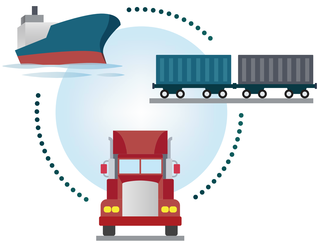
© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

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 maritimes et plus de 1 000 locataires, et il 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. Il 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 plus de 35 groupes Autochtones des Salish du littoral.

Transport des marchandises au Port de Vancouver



Le Port de Vancouver peut prendre en charge la gamme la plus diversifiée de marchandises en Amérique du Nord, avec des terminaux transportant ds marchandises issues de cinq secteurs d'activités différents. 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 de marchandises sont opérés et gérés par des opérateurs tiers indépendants.

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 d'activités

Conteneurs

Les conteneurs maritimes constituent une option standard et rentable pour transporter des marchandises tels que des biens de consommation, des céréales, du bois d'œuvre et de l'acier.

Automobiles

À titre de porte d'accès la plus efficiente pour les automobiles en provenance d'Asie et à destination du Canada, le Port de Vancouver reçoit près de 100 % de toutes les importations de véhicules fabriqués en Asie et destinés au marché canadien, provenant de plus d'une douzaine des principaux constructeurs automobiles du monde.

Marchandises diverses

Le Port de Vancouver constitue le principal centre de consolidation de la côte nord-ouest du Pacifique pour les marchandises diverses, comme les produits forestiers, l'acier et la machinerie.

Vrac

Le vrac solide et le vrac liquide comme les céréales et les produits pétroliers représentent environ les deux tiers du tonnage annuel.

Croisières

Vancouver est depuis plus de 35 ans un important port d'attache pour les croisières à destination de l'Alaska, et il s'agit du seul port d'attache à offrir des itinéraires aller simple et aller-retour le long du spectaculaire Passage de l'Intérieur du Canada.

Principaux chiffres du Port de Vancouver pour 2022

141,4 million
de tonnes métriques de marchandises ont été échangées avec plus de 170 pays

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

2,834
navires ont fait escale au port

89%
du volume total des marchandises transitant par le port ont desservi le marché canadien

810,000
passagers ont visité le port

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

3,6 millions
de conteneurs (équivalents vingt pieds) sont passés par le port

* Les activités liées au Port de Vancouver ont généré
24,2 millards 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

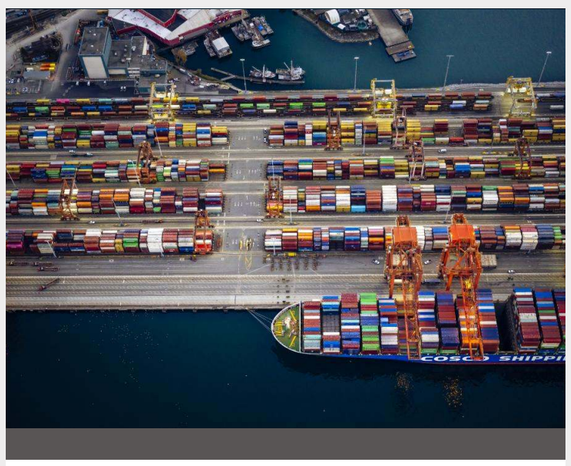
*Chiffres provenant de l'étude de 2016 sur les retombées économiques du Port de Vancouver.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Prospérité économique par l’intermédiaire des échanges commerciaux

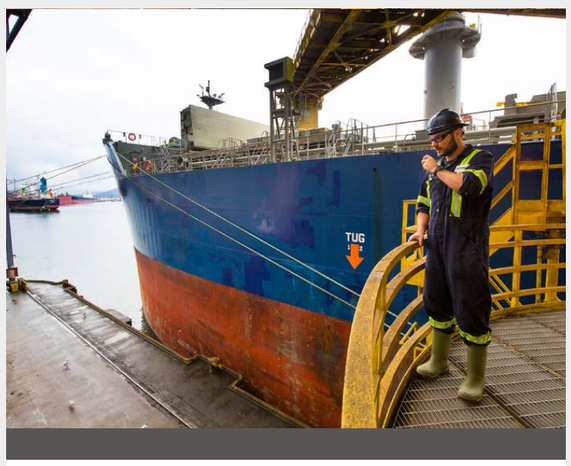
Un port durable assure la prospérité économique par le biais des échanges commerciaux, en se concentrant sur les opérations concurrentielles, une main-d'œuvre efficiente, des investissements stratégiques et la gestion des biens.

En savoir plus



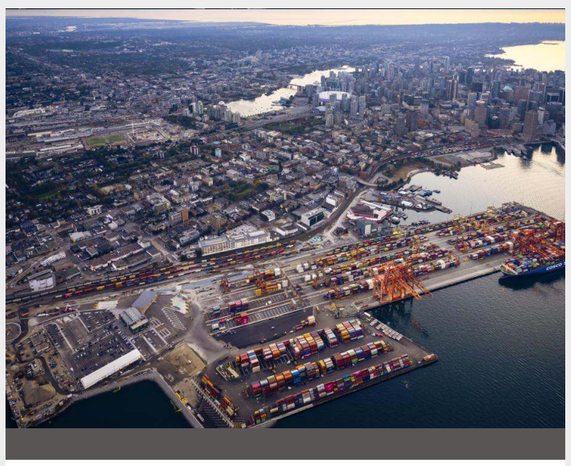
Entreprise concurrentielle >

Efficacité et résilience de la chaîne d’approvisionnement



Main-d'œuvre efficiente >

Santé, sécurité et bien-être de la main-d’œuvre
Diversité, équité et inclusion



Investissement stratégique et gestion des biens >

Utilisation des sols et approvisionnement Infrastructure favorisant les échanges commerciaux

© 2023 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 mondiaux 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. Les activités liées au port ont appuyé 115 300 emplois au Canada et ont généré 11,9 milliards de dollars de PIB pour le Canada. Dans la région du Lower Mainland, les activités liées au port représentaient 40 % du PIB et 27 % des emplois.

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. Le transport sécuritaire, efficient et durable des marchandises au moyen de la chaîne d'approvisionnement représente un processus complexe. Il nécessite un large éventail de partenaires, camions, trains, exploitants de terminaux, transporteurs maritimes et fournisseurs de services, opérateurs d'entrepôt et de transbordement, main-d'œuvre et syndicats de transbordeurs, afin de coordonner les opérations et de partager de l'information et des données sur la chaîne d'approvisionnement. Cette collaboration est essentielle pour favoriser les échanges commerciaux du Canada et répondre aux besoins croissants des entreprises et des consommateurs canadiens.

Les interruptions de la chaîne d'approvisionnement causées par des événements climatiques extrêmes, des fluctuations des coûts de transport et des retards logistiques liés à la congestion peuvent avoir une incidence sur le transport des marchandises, réduire l'activité économique et la compétitivité, et avoir un effet sur le prix des marchandises et l'accès à ces dernières pour les Canadiens. Une chaîne d'approvisionnement efficiente et fiable est indispensable pour trouver des occasions d'affaires mondiales et les conserver, et pour assurer un investissement continu pour les améliorations opérationnelles et de l'infrastructure.

Efficacité et résilience de la chaîne d'approvisionnement : transport des marchandises

Notre approche

Notre priorité stratégique consiste à améliorer l'efficience et la transparence de la chaîne d'approvisionnement et à optimiser la capacité opérationnelle afin d'offrir aux clients et aux intervenants une valeur ajoutée.

Bien que l'Administration portuaire n'est pas responsable du déplacement réel des marchandises ou des opérations quotidiennes réalisées dans les terminaux du port, nous sommes chargés de favoriser les échanges commerciaux du Canada par le biais du port. Le travail que nous accomplissons pour optimiser l'efficience, la fiabilité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement au sein du port et de la région du Grand Vancouver représente un exemple de notre volonté de remplir notre mandat. Pour cela, nous collectons, analysons et partageons des données sur la chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la transparence et de repérer des possibilités d'amélioration de l'efficience globale du port, et nous élaborons et tenons à jour des critères de rendement et des programmes incitatifs à la fine pointe de l'industrie. Voici quelques exemples d'initiatives d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement :

Programme de gestion active de la circulation des navires (AVTM) – Un programme collaboratif mené par l'Administration portuaire pour trier par ordre de priorité et optimiser les mouvements des navires au sein du port. Le programme comprend cinq éléments : un système de planification centralisé, un système pour les communautés portuaires, des travaux de gestion des mouillages, l'optimisation des escales des navires et une collaboration avec la chaîne d'approvisionnement accompagnée de mesures incitatives.

Programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest (WCSCVP) – 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 fournir une visibilité sur les données en temps réel qui nous permettra de suivre le rendement de la chaîne d'approvisionnement, de repérer les contraintes opérationnelles et les goulots d'étranglement en matière de capacité, de mieux prévoir les heures d'arrivée des wagons destinés aux terminaux ainsi qu'améliorer les prévisions au sujet des marchandises importées et exportées.

Tableau de bord GPS (technologie de positionnement par satellite) des camions porte-conteneurs – Un tableau de bord en ligne en temps réel qui indique les temps d'attente estimés des camions et l'intensité du trafic dans les terminaux portuaires.

Application eHub du port – Une application qui offre un aperçu en temps réel des opérations portuaires, y compris l'état des terminaux de croisière et de conteneurs, les routes portuaires et les activités ferroviaires, et les navires présents dans le port.

Système de délivrance de permis aux camions (TLS) – Un ensemble de critères que doivent respecter toutes les entreprises de camionnage qui transportent des conteneurs et leurs véhicules afin de pouvoir accéder aux terrains portuaires fédéraux.

Programme incitatif pour des porte-conteneurs à l'heure – Un programme offrant des rabais sur les frais pour les exploitants de lignes maritimes de transport de conteneurs qui respectent l'horaire.

Interruptions et congestion – maintenir la résilience du plus important port du Canada dans une période pendant laquelle les chaînes d'approvisionnement mondiales sont mises à mal

En 2022, l'accès fiable aux marchandises et aux marchés a constitué un défi clé, alors que les consommateurs et les entreprises ont subi les effets des interruptions et de la congestion dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Pour le Port de Vancouver, ces défis faisaient suite à deux années de pression inédite avec pour commencer les interruptions liées à la pandémie en 2020, puis les hausses inattendues et constantes des dépenses des consommateurs qui ont submergé les chaînes d'approvisionnement transpacifiques.

Ensuite, en 2021, la Colombie-Britannique a fait face à une série d'événements climatiques extrêmes qui ont interrompu le trafic ferroviaire pendant plusieurs semaines. Au cours de l'été, les feux de forêt dans l'intérieur de la C.-B. ont causé des dommages à l'infrastructure ferroviaire, ce qui a entraîné des retards importants des trains qu'ont dû gérer les compagnies ferroviaires. Ces défis ont été exacerbés par les inondations catastrophiques de novembre 2021 qui ont endommagé les routes et les voies ferroviaires et coupé le port des chaînes d'approvisionnement nationales pendant huit jours. Les retards accumulés se sont poursuivis en 2022, et ont été marqués davantage par la congestion importante des dépôts de rails et des entrepôts à Toronto et Montréal, ce qui a entraîné de nouveaux retards à l'automne 2022.

Les effets cumulés de ces difficultés qu'a connu la chaîne d'approvisionnement expliquent la mauvaise note qu'a obtenu le Port de Vancouver selon l'indice Container Port Performance Index 2021, un rapport technique annuel publié par la Banque mondiale visant à mettre en avant les lacunes et les possibilités d'amélioration des ports de conteneurs du monde entier. Cependant, même après que des inondations et des incendies aient coupé le port du reste du pays, nous avons obtenu une meilleure note que les autres principaux ports de la côte ouest, comme Los Angeles et Long Beach, dans le classement 2021. De manière générale, les ports nord-américains de la côte ouest se situent tous dans le quart inférieur du classement.

Pendant cette période, nous nous sommes concentrés sur l'augmentation de la capacité, à la fois au sein du port et dans la région, afin de favoriser la croissance commerciale du Canada et permettre de répondre aux imprévus. Une capacité commerciale supplémentaire nous permet de gérer les hausses importantes et les retards concernant les volumes d'échanges commerciaux. À titre de mesure immédiate afin de résorber les retards accumulés, nous avons collaboré avec le gouvernement fédéral pour mettre au point une installation temporaire d'entreposage des conteneurs vides pour réduire la congestion dans les terminaux de conteneurs. Nous avons poursuivi notre travail pour trouver des solutions à plus long terme en mettant l'accent sur les projets d'infrastructure ferroviaire et routière durable dans le Lower Mainland. Alors que les échanges commerciaux de marchandises en conteneurs sur la côte ouest du Canada devraient être confrontés à un manque de capacité d'ici la fin de la décennie, nous avons poursuivi le projet du Terminal 2 à Roberts Bank prévoyant la création d'un nouveau terminal de conteneurs à Delta. Nous avons défendu la préservation du très faible nombre de terrains industriels disponibles qui sont nécessaires pour les services essentiels hors quai de la chaîne d'approvisionnement qui permettent au plus important du Canada de fonctionner efficacement pour tous les Canadiens. Nous avons également acheté des terrains industriels lorsque cela était possible.

Bien que les inondations de 2022 dans la région n'aient pas eu d'incidence sur les infrastructures du port, nous nous efforçons de mieux nous préparer pour les défis à long terme posés par l'élévation du niveau de la mer et les risques accrus d'événements climatiques extrêmes en réalisant des activités telles que la cartographie des inondations et en menant plusieurs initiatives conçues pour atténuer les effets du changement climatique et s'y adapter.

Rendement

Afin d'améliorer l'efficience, la fiabilité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement au niveau du port et de la porte d'accès du Grand Vancouver, plusieurs initiatives d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement menées par l'Administration portuaire ont progressé en 2022 :

Programme de gestion active de la circulation des navires (AVTM):

En 2022, nous avons organisé trois phases de mobilisation et de discussions avec les groupes Autochtones, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les membres du public, les différents ordres de gouvernement et les groupes d'intérêt communautaires :

- La première phase de la mobilisation a mis l'accent sur les possibilités d'amélioration de l'efficience du port et de la manière de mieux gérer les effets du trafic maritime sur les collectivités locales.
- La deuxième phase de mobilisation se concentrait sur la sensibilisation au rôle et au travail de l'Administration portuaire pour élaborer un système de gestion active de la circulation des navires, avec la possibilité pour les participants de proposer des idées au sujet d'un nouveau système.
- La troisième phase de mobilisation visait à recueillir des commentaires à propos d'une ébauche de code de conduite au mouillage ainsi que de notre approche en matière de partage d'information et de règlement des différends.

Nous avons également réalisé des activités de mobilisation avec les partenaires de l'industrie et de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que différents ordres de gouvernement en utilisant des approches et des méthodes variées pour recueillir les commentaires. L'objectif de cette mobilisation consistait à élaborer deux éléments clés du programme : un système de planification centralisé durable et des protocoles de gestion des mouillages, y compris une ébauche de code de conduite au mouillage. Au moyen de la conception et de l'élaboration du nouveau système de gestion active de la circulation des navires, nous avons recherché des commentaires sur les risques et les défis, ainsi que sur les avantages et les possibilités pour les intervenants de l'industrie. Ce travail comprenait les éléments suivants :

- Constituer un groupe consultatif de l'industrie composé d'experts de l'industrie et de la chaîne d'approvisionnement, avec l'aide et le soutien des associations de l'industrie et de Transports Canada, dans le but de réaliser la conception du programme et de définir son but.
- Organiser 55 réunions de mobilisation avec des intervenants clés de l'industrie.

Selon les commentaires reçus, nous avons lancé ce qui suit en 2022 :

- Demander aux opérateurs de navire de suivre les mêmes pratiques exemplaires que les navires au mouillage au Port de Vancouver lorsqu'ils sont au mouillage dans la région sud des îles Gulf, tel qu'indiqué dans le Guide d'information du port.
- Élaborer, en collaboration avec l'industrie, des mesures supplémentaires pour réduire davantage les répercussions causées par les navires au mouillage, y compris des protocoles de gestion des mouillages améliorés.
- Envisager un service présent sur l'eau pour surveiller les navires au mouillage dans la région sud des îles Gulf.
- Explorer, en collaboration avec Transports Canada, des mesures incitatives pour mieux gérer l'utilisation des mouillages, ainsi que des mesures dissuasives pour les navires restant pendant longtemps au mouillage dans la région sud des îles Gulf.

En 2023, nous allons faire ce qui suit :

- Mettre en place un système de planification centralisé dans la zone de contrôle de la circulation de Second Narrows, une intersection maritime achalandée dans l'inlet Burrard, afin d'aider à trier par ordre de priorité les navires commerciaux en provenance et à destination du port.
- Mettre en place un code de conduite au mouillage amélioré ainsi qu'un protocole pour l'assignation des mouillages.
- Mettre au point un cadre pour les arrivées des navires ainsi qu'un outil de prévision des navires à long terme.
- Envisager d'autres infrastructures de mouillage.

Programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest (WCSCVP)

Les principaux travaux se sont concentrés sur la mise en œuvre d'une plateforme de partage des données afin d'offrir aux participants au programme une visibilité à propos du transport des marchandises au sein de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que sur l'acquisition de données directes auprès de nos partenaires ferroviaires. Bien que nous ayons été confrontés à un retard pour finaliser les ententes de partage de données avec les intervenants, nous avons lancé la mise au point d'un cadre exhaustif de gouvernance des données afin d'assurer un échange de données sécuritaire et un flux de données sécurisé.

En 2023, nous allons faire ce qui suit :

- Poursuivre les activités de mobilisation des intervenants et les ateliers afin de mieux comprendre les préoccupations des intervenants.
- Finaliser les ententes restantes de partage des données avec les intervenants de la chaîne d'approvisionnement.
- Achever le cadre de gouvernance des données.
- Mettre en œuvre les flux de données des intervenants restants.
- Continuer à déterminer les occasions d'améliorer la production de rapports.
- Lancer un tableau de bord préliminaire du rendement de la porte d'accès avec des indicateurs clés de rendement mis au point par l'industrie.
- Repérer des outils d'analyse.

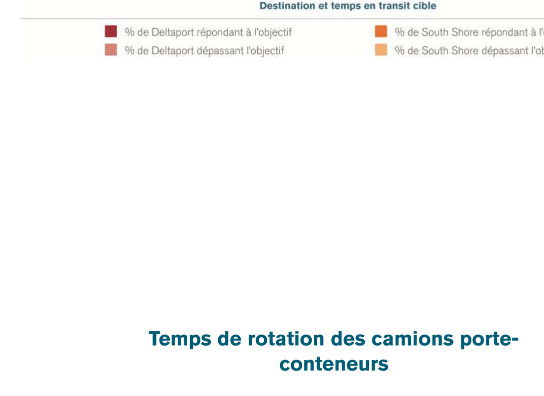
Camionnage

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Équiper plus de 1 600 camions approuvés par le système de délivrance de permis aux camions avec de nouveaux appareils GPS.
- Donner aux entreprises de camionnage participantes l'accès aux données GPS de la flotte de manière à ce qu'elles puissent voir leur flotte et utiliser les données pour améliorer l'efficience.
- Installer des caméras supplémentaires dans les zones clés tels que les espaces de transit et les prébarrières des terminaux pour améliorer la visibilité concernant les conditions sur place et la sécurité.
- À la demande du ministre fédéral des transports, nous avons retardé la mise en œuvre du Programme continu de remplacement des camions selon leur âge et réalisé deux phases de mobilisation en avril avec les participants au projet de système de délivrance de permis aux camions, les associations de l'industrie et les intervenants, les groupes Autochtones, le gouvernement local et les organisations communautaires pour éclairer l'élaboration d'un plan de mise en œuvre révisé.
- Nous avons célébré l'achèvement du projet de réalignement routier et ferroviaire de la rue Commissioner en organisant en septembre un poste temporaire de distribution de collations et d'eau pour les camionneurs afin de les remercier de leur patience pendant que nous achevions les travaux de construction du projet.

Depuis 2020, nous avons réalisé des mises à niveau de l'infrastructure afin d'améliorer le camionnage au sein du port. Cela comprend notamment :

- Achever l'aire de transit des camions à Deltaport et l'inaugurer à l'été 2021; l'installation est désormais utilisée par environ 150 à 300 camions porte-conteneurs par jour.
- Terminer le passage supérieur de la route Centennial, qui a permis d'éliminer deux aires de conflit entre les infrastructures routières et ferroviaires à un passage à niveau. Précédemment, les aiguillages au niveau des terminaux Alliance Grain Terminal et Vanterm West prenaient entre 10 et 45 minutes et se produisaient entre trois et six fois par quart de travail. Le nouveau passage supérieur élimine ces retards.



Temps en transit intermodal pour les conteneurs ferroviaires de marchandises importées

Le temps de transit intermodal pour les conteneurs ferroviaires de marchandises importées mesure le temps requis pour qu'un conteneur ferroviaire de marchandises importées, une fois qu'il a été déchargé d'un navire à Vancouver, puisse atteindre sa destination à un dépôt de rails à Toronto, Montréal ou Chicago.

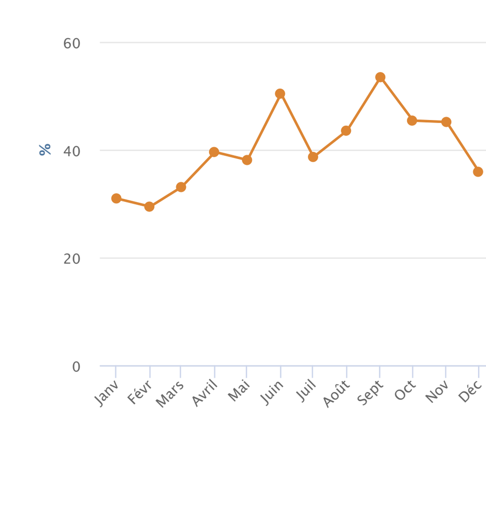
En raison des défis qu'a connus la chaîne d'approvisionnement en 2022, 33 % des conteneurs faisant l'objet d'un suivi ont atteint leur destination dans le délai ciblé, contre 51 % en 2021. En 2023, nous continuerons à faire progresser plusieurs projets d'infrastructure afin d'augmenter la capacité de conteneurs, projets qui sont mis en avant dans la section Réalisation des infrastructures du présent rapport.

Temps de rotation des camions porte-conteneurs

Le temps de rotation des camions porte-conteneurs mesure le pourcentage de trajets de courte distance 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. Notre objectif vise la réalisation de 75 % des trajets en tout au plus 60 minutes.

En 2022, 80 % des trajets ont répondu à cet objectif ✓, comparé à 76 % en 2021. En 2023, 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.

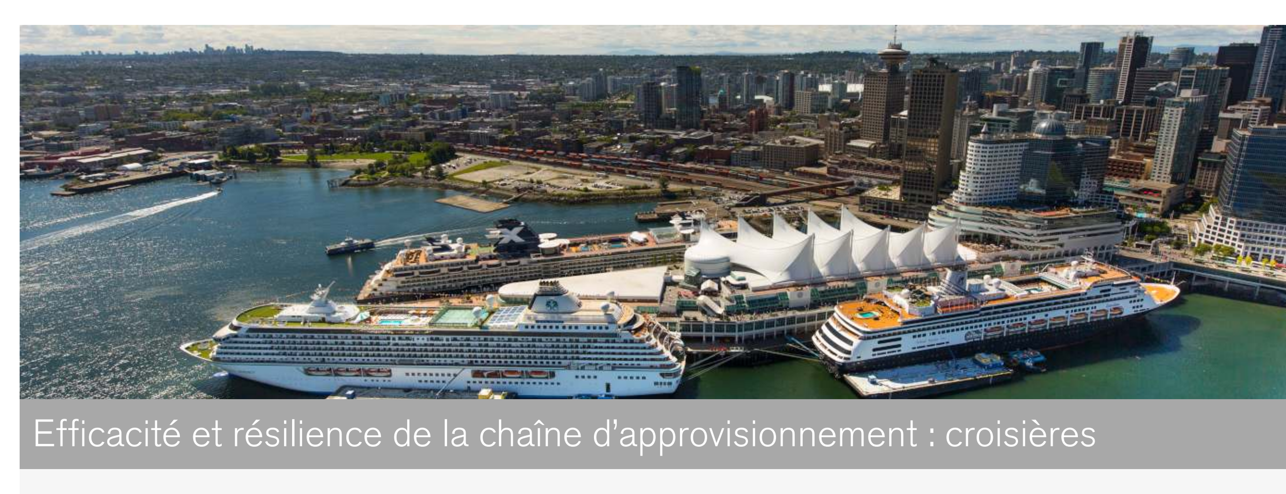
L'icône ✓ indique une mesure qui a obtenue une assurance limitée auprès d'un service indépendant.



Temps d'immobilisation des terminaux de conteneurs

Le temps d'immobilisation des terminaux de conteneurs mesure le pourcentage de conteneurs importés qui quittent un terminal par la voie ferroviaire dans les trois jours qui suivent leur déchargement depuis un navire. Nous obtenons ces données à partir d'un échantillon représentatif mensuel reçu de la part d'un fournisseur de données tiers, et collecté dans les quatre terminaux de conteneurs du Port de Vancouver. Nous passons en revue ensuite ces données et ajoutons manuellement les données manquantes lorsqu'elles sont disponibles. Notre objectif s'élève à 70 % de conteneurs importés qui quittent le terminal par la voie ferroviaire dans les trois jours qui suivent leur déchargement depuis un navire. En 2022, 41 % des conteneurs ont répondu à cet objectif ✓ compte tenu des multiples défis qui ont touché la chaîne d'approvisionnement, comparé à 51 % en 2021.

L'icône ✓ indique une mesure qui a obtenue une assurance limitée auprès d'un service indépendant.



Efficacité et résilience de la chaîne d'approvisionnement : croisières

Le Port de Vancouver, qui est depuis plus de 35 ans un important port d'attache pour les croisières à destination de l'Alaska, est le seul port d'attache offrant 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 croisières de Canada Place du Port de Vancouver accueille 20 croisiéristes.

L'industrie des croisières à Vancouver continue de contribuer de manière significative à l'économie locale. Avant la pause de deux ans causée par les restrictions sanitaires liées à la pandémie de COVID-19, chaque navire de croisière qui a fait escale à Canada Place a généré 3,17 millions d'activités économiques directes, et des retombées économiques totales de 2,2 milliards de dollars.[1]

Notre approche

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 opérer 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 croisiéristes et les principaux intervenants du secteur des croisières, y compris la Ville de Vancouver, l'aéroport international de Vancouver, l'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.

Nous collaborons également étroitement avec les croisiéristes et les autres partenaires afin de réduire les effets environnementaux des croisières par l'intermédiaire d'une gamme d'autres initiatives environnementales.

[1] L'activité économique générée par l'industrie des croisières de Vancouver a été mesurée par les des conseillers en matière de recherche opérationnelle et d'économie dans le cadre du rapport de décembre 2019 sur la contribution économique du secteur des croisières de Vancouver.

Rendement

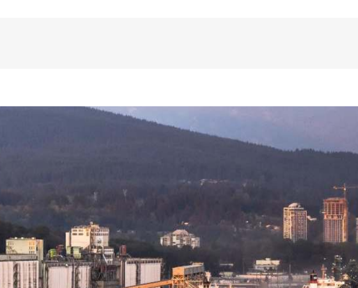
Après une pause de deux ans imposée aux croisières par le gouvernement fédéral dans l'ensemble du Canada en raison de la pandémie de COVID-19, les croisières ont repris en 2022 au Port de Vancouver avec des réalisations notables :

- Une augmentation graduelle des niveaux d'occupation au fil de la saison, pour atteindre une moyenne d'environ 70 % pour l'année.
- Un nombre total de passagers de plus 810 000 passagers ont visité Vancouver, comparé à approximativement 1,1 million en 2019.
- Un nombre record de 307 navires de croisière ont fait escale à Vancouver, soit une augmentation de 6 % par rapport à 2019.
- Près de 70 % des navires ayant fait escale au port étaient équipés pour se connecter à l'alimentation à quai, comparativement à 50 % en 2019.
- Les connexions à l'alimentation à quai ont permet de réduire plus de 5 000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre, par rapport à 3 626 tonnes d'émissions économisées en 2019.
- Nous nous sommes joints aux croisiéristes mondiaux chefs de file, le Port of Seattle, la City and Borough of Juneau et les partenaires de l'industrie pour signer un nouvel engagement visant à explorer la faisabilité du tout premier corridor vert pour les navires de croisière, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En 2023, nous allons faire ce qui suit :

- Accueillir environ 331 navires de croisière à Vancouver.
- Tirer parti de la technologie pour améliorer la prise en charge des passagers des navires de croisière ainsi que l'efficience.
- Envisager les possibilités d'augmenter la capacité en matière de croisières pour répondre à la demande prévue.

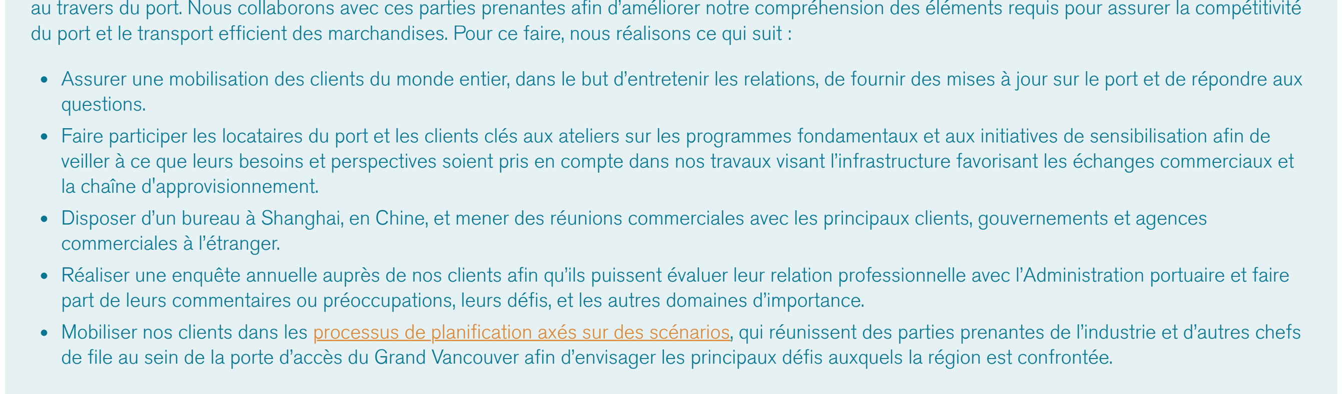
Préparer le retour des croisières à Vancouver



En mars 2020, dans le cadre de la lutte contre la COVID-19, le gouvernement du Canada a interdit la présence de navires de croisière dans les eaux canadiennes. À titre d'agence fédérale, l'Administration portuaire a suivi les directives des règlements de santé publique établis par Transports Canada et l'Agence de la santé publique du Canada, qui sont responsables de la surveillance et de la formulation de directives dans les cas de pandémies qui évoluent. Finalement, deux saisons de croisière consécutives ont été annulées afin d'assurer la santé et la sécurité des Canadiens et des visiteurs.

Le secteur des croisières représente un moteur économique essentiel dans la région métropolitaine de Vancouver, et de nombreuses entreprises locales et des emplois dépendent de l'activité générée par les navires de croisière et leurs passagers. À titre informatif, chaque navire de croisière qui a fait escale à Canada Place en 2019 a généré 3,17 millions d'activités économiques directes, et des retombées économiques totales de 2,2 milliards de dollars.

Au cours de la pause en 2020-2021, nous avons collaboré avec le secteur, les communautés et tous les ordres de gouvernement afin d'assurer des opérations sécuritaires et sanitaires, et de veiller à être prêts à accueillir de nouveau des navires de croisière à Vancouver une fois que l'interdiction fédérale a été levée en novembre 2021. À la suite du plan de santé publique de Transports Canada, nous avons mis en place un cadre de santé et sécurité amélioré afin d'assurer le bien-être des passagers et des équipages. En plus de ce cadre, nous sommes efforcés d'optimiser notre terminal de croisière de classe mondiale pour offrir une expérience sécuritaire à toutes les personnes visitant Vancouver. Ces travaux, débutés en 2019, comprenaient la reconfiguration d'environ 10 000 pieds carrés du terminal afin d'agrandir les aires de prise en charge des passagers, d'améliorer la gestion des files d'attente et d'installer 40 nouveaux comptoirs d'enregistrement, de manière à offrir un meilleur éloignement physique.



Mobilisation des clients et des locataires du port

Les utilisateurs et les opérateurs du port, y compris les terminaux, les locataires, les lignes maritimes et les transporteurs, font circuler les marchandises au travers du 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 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.
- Faire participer les locataires du port et les clients clés aux ateliers sur les programmes fondamentaux et aux initiatives de sensibilisation afin de veiller à ce que leurs besoins et perspectives soient pris en compte dans nos travaux visant l'infrastructure favorisant les échanges commerciaux et la chaîne d'approvisionnement.
- 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 auprès de nos clients afin qu'ils puissent évaluer leur relation professionnelle avec l'Administration portuaire et faire part de leurs commentaires ou préoccupations, leurs défis, et les autres domaines d'importance.
- Mobiliser nos clients dans les processus de planification axés sur des scénarios, qui réunissent des parties prenantes de l'industrie et d'autres chefs de file au sein de la porte d'accès du Grand Vancouver afin d'envisager les principaux défis auxquels la région est confrontée.

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Mobiliser les clients locaux, à l'échelle du Canada et des États-Unis et en Asie à l'aide de séances de mobilisation en personne et virtuelle afin de recueillir leurs commentaires, partager des points de vue et assurer une meilleure compréhension afin d'appuyer la prise de décisions informées.
- Créer un rapport sur la liste d'attente des navires porte-conteneurs afin d'offrir davantage de visibilité sur les temps d'immobilisation des navires aux transporteurs et aux chargeurs.
- Organiser un événement en fin d'année pour tenir à jour les clients du port à propos du rendement annuel du port, ainsi que des mises à jour sur les projets et initiatives concernant les infrastructures menés par l'Administration portuaire.

Les résultats de notre enquête annuelle auprès de nos clients en 2022 ont indiqué une baisse de la satisfaction générale en ce qui concerne les services, tandis que le taux de mobilisation est demeuré similaire à celui des années précédentes. Certaines des principales possibilités d'améliorer la satisfaction des clients relevées dans les résultats comprennent ce qui suit :

- Davantage de réunions régulières en personne
- Des communications plus directes et en temps opportun
- Une meilleure continuité lors du roulement du personnel de l'Administration portuaire

Nos activités de mobilisation de la clientèle se concentreront sur le rétablissement de l'industrie et les efforts d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement en 2023, tel que :

- Partager des mises à jour sur les programmes; mobiliser l'industrie, les groupes Autochtones et les communautés afin de mettre au point en commun un système AVTM collaboratif; et inviter les suggestions à propos de l'amélioration continue du système pendant sa mise en œuvre.
- Continuer à recueillir des commentaires sur les mesures visant à réduire au minimum les répercussions de la circulation des navires commerciaux sur les collectivités.
- Prendre en compte la rétroaction des parties prenantes pendant la mise en œuvre du programme AVTM.
- Envisager la faisabilité du transport maritime de courte distance au sein de notre chaîne d'approvisionnement.

Droits de port : un financement collaboratif pour une porte d'accès plus efficiente

Contrairement à de nombreux autres ports dans le monde, nous tirons nos revenus des baux des terminaux et des locataires, ainsi que des droits d'utilisation du port, plutôt que de l'argent des contribuables. Notre mandat en vertu de la Loi maritime du Canada prévoit des droits de port équitables et raisonnables, conçus pour veiller à ce que le port demeure compétitif et que l'Administration portuaire soit financièrement autonome. Ces droits de port, qui sont régulièrement modifiés afin de tenir compte des changements de l'utilisation du port, servent à couvrir les coûts associés aux opérations, à la sûreté, à la sécurité et à la propreté du port. Ils sont également investis dans les infrastructures profitant à tous les utilisateurs au sein du port et de la porte d'accès.

Ces mises à jour vitales des infrastructures permettent d'améliorer l'efficience et la capacité du port, ce qui profite aux clients, aux terminaux et aux exportateurs. À l'heure actuelle, l'Administration portuaire collabore avec l'industrie et le gouvernement pour réaliser des projets d'infrastructure des transports s'élevant à 1,13 milliard de dollars qui portent sur l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires du port. Ces projets sont essentiels pour améliorer la compétitivité du port, offrir une nouvelle capacité commerciale et augmenter la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Dans le but de faire avancer ces projets, nous travaillons étroitement avec le Gateway Infrastructure Program Advisory Committee (GIPAC), composé de représentants des lignes maritimes, des chargeurs, des transporteurs de marchandises et des associations professionnelles, dans le cadre de trois phases de mobilisation, afin de préciser des frais détaillés qui permettront de recouper les contributions préfinancées réalisées au nom de l'industrie.

Les commentaires au sujet des frais obtenus pendant les différentes phases de mobilisation avec l'industrie indiquent une préférence pour un mécanisme de recouvrement des coûts divisé par secteur d'activités au sein de la région plutôt qu'appliqué à l'échelle de la porte d'accès. Il a également été précisé qu'une explication claire de la manière dont les investissements en matière d'infrastructure bénéficieront aux personnes versant les frais et une formulation claire des frais seraient souhaitables.

Cette activité de mobilisation a donné lieu à la création d'un modèle de recouvrement des coûts selon lequel l'Administration portuaire verserait à l'avance la part des utilisateurs du port en matière de financement des projets, soit environ un tiers, et récupérerait 90 % de cet investissement sur une période de 30 ans selon frais liés à l'infrastructure de la Porte d'accès 2. Cette mise à jour des frais devait être normalement mise en œuvre le 1er janvier 2021. En tenant compte de l'effet de la pandémie de COVID-19 sur les entreprises de certains de nos clients, ainsi que pour permettre au port de prendre en compte davantage de commentaires reçus, la date d'entrée en vigueur a été repoussée au 1er janvier 2023.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Main-d'œuvre efficiente

Les opérations du Port de Vancouver dépendent d'une main-d'œuvre efficace et qualifiée pour assurer la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du transport des marchandises au sein du port. Cet effectif, majoritairement employé par d'autres entreprises que l'Administration portuaire, accomplit une large gamme d'emplois, y compris piloter des navires, décharger et charger des navires océaniques, opérer des grues, conduire des camions et des trains et effectuer des tâches administratives. Les droits de ces travailleurs sont protégés par le Code canadien du travail et la Loi canadienne sur les droits de la personne.

Une grande partie de la main-d'œuvre du port est syndiquée. La British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) représente les armateurs et les agents, les débardeurs et les opérateurs de terminaux de la côte ouest du Canada, et supervise le recrutement, la formation et l'assignation quotidienne aux terminaux de travailleurs appartenant à l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Canada. La BCMEA et l'ILWU Canada négocient des conventions collectives qui fixent les salaires, les conditions de travail et les avantages sociaux des débardeurs.

Plus de 70 % des employés de l'Administration portuaire font partie de l'unité de négociation 517 de l'ILWU. Leur structure de rémunération et leurs horaires de travail sont également définis par une convention collective. Ces conventions collectives sont essentielles pour assurer la stabilité de la main d'œuvre, éviter les perturbations des activités portuaires, et rendre le port attractif aux yeux des partenaires commerciaux internationaux.

L'Administration portuaire veut être un employeur de premier plan. Bien que nous ne contrôlions ni ne supervisions les pratiques d'emploi de l'ensemble de la main-d'œuvre portuaire, nous nous efforçons de montrer l'exemple par nos propres pratiques d'emploi. Nous comptons sur une main-d'œuvre efficace et spécialisée pour remplir notre mandat, et nous reconnaissons qu'un milieu de travail sécuritaire, sain et inclusif, qui améliore le bien-être et la mobilisation des employés, est essentiel pour attirer et retenir les talents et améliorer le rendement.

Santé, sécurité et bien-être de la main-d'œuvre

Un environnement de travail sécuritaire et sain constitue un principe fondamental et un droit au travail[1]. L'Administration portuaire portuaire s'est engagée à intégrer la santé, la sécurité et le bien-être dans ses activités quotidiennes. La majorité des employés de l'Administration portuaire travaillent dans un bureau, soit dans nos locaux de Canada Place ou d'Oceanic Plaza, soit à domicile dans le cadre de notre programme de travail flexible et à distance.

Dans l'ensemble du port, la nature industrielle des opérations portuaires peut exposer les travailleurs à des risques potentiels en matière de sécurité. Plusieurs emplois nécessitent l'utilisation d'une machinerie lourde ou d'électricité haute tension, de travailler à en hauteur ou dans des espaces confinés. La nature continue des opérations portuaires exige également des quarts de travail, y compris de nuit. Les locataires de l'Administration portuaire disposent de leurs propres systèmes de gestion de la santé et de la sécurité, qui doivent respecter la législation et les réglementations en vigueur.

Les marins sont généralement à bord d'un navire 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et peuvent être exposés à de mauvaises conditions de travail qui, dans certains cas, peuvent constituer du travail forcé, en raison d'un nombre excessif d'heures supplémentaires et d'une restriction de la liberté de mouvement.

[1] International Labour organization's Un environnement de travail sécuritaire et sain constitue un principe fondamental et un droit au travail https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---ilab_admin/documents/publication/wcms_850673.pdf

Notre approche

Au sein de l'Administration portuaire en tant que tel, notre politique de santé et sécurité précise nos objectifs dans ce domaine, ainsi que nos responsabilités organisationnelles. Notre programme global 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. Le programme comprend :

- Une formation et des ressources en matière de santé et de sécurité qui couvrent divers sujets de sécurité relevés dans le programme de prévention des risques propre à l'Administration portuaire
- Des évaluations ergonomiques, des recommandations et des mesures d'adaptation pour créer des environnements de travail sécuritaires et efficaces
- Des procédures de travail sécuritaires et des outils de gestion des risques
- Des ressources pour gérer et atténuer les risques liés à la fatigue
- De l'information et des conseils sur la prévention de la transmission de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles
- La classification du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) pour tous les produits chimiques utilisés dans le milieu de travail
- Un comité de sécurité chargé de conseiller l'Administration portuaire sur l'organisation du travail et les pratiques en matière de sécurité
- Un comité sur la politique de santé et de sécurité au travail chargé de donner des conseils, d'offrir de l'aide et de formuler des recommandations sur la politique et les procédures
- Un travail proactif dans le cadre de notre programme régulier d'inspection de la sécurité en milieu de travail, y compris des vérifications, des thèmes mensuels et la production de rapports
- Le soutien et la promotion du bien-être mental en donnant accès à des conseillers professionnels, à des entraîneurs virtuels, à un soutien nutritionnel et à des services de naturopathie par l'intermédiaire de notre programme d'aide aux employés et à leur famille
- Un plan d'intervention en cas d'urgence qui décrit notre intervention en réponse à un incident ou une situation d'urgence

Pour en savoir plus sur notre approche de la gestion de la santé et de la sécurité, cliquez ici.

En tant qu'Administration portuaire, nous prenons 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
- Supervision des projets menés par l'Administration portuaire par le biais d'inspections sur le terrain et de vérifications
- Passage en revue des rapports d'incident afin de trouver des moyens d'améliorer la sécurité dans le cadre des projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire et à proximité

Nous travaillons également en étroite collaboration avec le Seafarer Welfare Board et les prestataires de services afin de veiller à la santé et au bien-être des marins de passage. Dans le cadre de ce partenariat, nous réalisons ce qui suit :

- Location de deux bâtiments pour 1 dollar afin qu'ils servent de centres de bien-être locaux où les marins peuvent se reposer, se rapprocher de leur famille et socialiser pendant leur passage au port
- Collecte de fonds au moyen de campagnes de financement et de dons auprès des employés et des entreprises
- Recherche en continu de possibilités de soutenir les marins; par exemple, en 2021, nous avons fait don de cinq routeurs Wi-Fi portables avec un abonnement de quatre ans pour fournir un accès gratuit à Internet à bord des navires afin d'aider les marins à communiquer facilement avec leurs proches et de soutenir la santé mentale et le bien-être des marins
- Collaboration avec le Port of Vancouver Seafarer Welfare Board, plusieurs partenaires de l'industrie et les autorités sanitaires pour administrer plus de 2 200 vaccins contre la COVID à des marins du monde entier, à bord de leurs navires et à quai
- Élaboration de lignes directrices, en collaboration avec plusieurs partenaires de l'industrie et organismes de réglementation, pour assurer la sécurité des congés à terre des marins, en s'appuyant sur les politiques nationales et provinciales de santé publique et les normes internationales

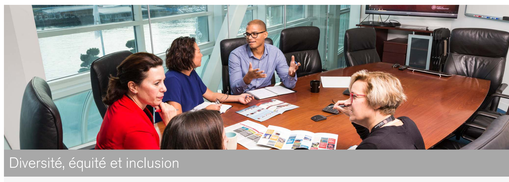
Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Mise à jour des évaluations des risques au niveau des départements dans le cadre de notre programme de prévention des risques, et promotion de la santé et de la sécurité par l'intermédiaire de réunions trimestrielles sur la santé et la sécurité au niveau des départements
- Lancement du programme facultatif de travail flexible et à distance afin d'améliorer l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée des employés et leur bien-être en leur permettant de combiner les avantages du travail au bureau avec les avantages du travail flexible et à distance
- Collaboration avec la section locale 517 de l'International Longshore Workers Union pour créer des passerelles vers l'emploi permanent en convertissant certains postes à durée déterminée en postes permanents
- Promotion de la santé et du bien-être des employés en organisant des cours hebdomadaires de Zumba pendant l'été, en encourageant de se rendre au travail en vélo pendant le défi régional Bike to Work Week, en organisant des programmes pendant la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, et en proposant des webinaires sur divers sujets liés au bien-être et à la santé mentale, notamment la prévention de l'épuisement professionnel et la gestion du stress
- Réalisation d'une vérification de notre cadre de sécurité pour les entrepreneurs, qui définit les exigences visant à garantir que le travail effectué par les entrepreneurs et leur acquisition d'équipement, de matériaux ou de biens sont contrôlés afin de réduire les dangers posés au personnel de l'Administration portuaire et des entrepreneurs, au public, à l'environnement et aux intérêts commerciaux de l'Administration portuaire

L'an passé, 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.

En plus de continuer à proposer aux employés des webinaires sur le bien-être et la santé mentale et d'autres ressources en matière de santé et de sécurité, nous nous concentrerons en 2023 sur la poursuite de l'intégration des processus relatifs à la sécurité des entrepreneurs.



Diversité, équité et inclusion

Le secteur maritime mondial et la main-d'œuvre du port présentent historiquement une faible représentation des femmes et des autres groupes issus de la diversité. Les emplois sur le rivage sont de nature industrielle et présentent une culture dominée par les hommes, ce qui crée des conditions propices aux brimades, au harcèlement et à la discrimination. Pour améliorer le rendement global du port et améliorer la mobilisation des employés, il convient de créer un environnement de travail sécuritaire et inclusif pour appuyer une main-d'œuvre diversifiée et réunir une large gamme de qualifications, d'expériences et de points de vue.

Notre approche

Nous nous efforçons d'être un chef de file en matière de diversité, d'équité et d'inclusion et de favoriser un environnement de travail ouvert, sécuritaire et inclusif. Notre politique de respect en milieu de travail au niveau du conseil d'administration intègre les exigences de la Loi canadienne sur les droits de la personne et du Code canadien du travail et précise les comportements interdits en matière de discrimination, de harcèlement et de violence. Cette politique est mise en œuvre par le biais de l'éducation et de la sensibilisation, avec les conseils d'un comité sur le respect en milieu de travail, composé à la fois de membres du syndicat et d'employés exemptés.

Bien que l'Administration portuaire ne contrôle ni ne supervise les pratiques d'emploi au sein de l'ensemble de la communauté portuaire, nous nous efforçons de montrer l'exemple avec nos propres pratiques d'emploi. Notre travail dans ce domaine se concentre sur les points suivants :

- Embaucher dans le but de dépasser la disponibilité sur le marché du travail des quatre groupes désignés par la *Loi sur l'équité* en matière d'emploi du gouvernement fédéral : les femmes, les peuples Autochtones, les personnes en situation de handicap et les minorités visibles.
- Établir des partenariats stratégiques avec diverses communautés afin de contribuer à la création d'un environnement de travail inclusif, diversifié et positif au sein de l'Administration portuaire.
- Mener des initiatives pour nous aider à mieux comprendre et à combler les lacunes en matière de diversité au sein de l'organisation, dans le but de développer une approche plus ciblée pour intégrer la diversité, l'équité et l'inclusion à un niveau stratégique.
- Travailler avec l'International Longshore and Warehouse Union Local 517 pour faire progresser la diversité au sein de l'Administration portuaire et montrer l'exemple à la communauté portuaire plus large.
- Favoriser les milieux de travail accessibles et inclusifs dans l'ensemble de la province grâce au rôle de notre PDG Robin Silvester à titre de coprésident du groupe des présidents.
- Offrir une expérience exceptionnelle aux employés, en les mobilisant le plus possible.

Afin de remplir nos obligations en vertu du programme d'équité en matière d'emploi du Canada, nous contrôlons et signalons les progrès effectués quant à l'emploi de femmes, de minorités visibles, de personnes en situation de handicap et des Autochtones. Cette information se trouve dans la section données sur le rendement de l'entreprise du présent rapport. .

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Réalisation d'un examen de la rémunération des employés exonérés et mise au point d'un système d'évaluation des emplois exonérés neutre sur le plan du genre
- Adhésion à Women's Business Enterprise, au Canadian Aboriginal and Minority Supplier Council et au Conseil canadien pour l'entreprise Autochtone afin de soutenir les fournisseurs qui favorisent la diversité et l'accessibilité dans le cadre de notre processus de passation de marchés
- Création et attribution de nouveaux rôles de conseillers en relations au sein de l'Administration portuaire pour la bande de Musqueam et la Première Nation Tsawwassen afin de s'assurer que nous respectons les engagements énoncés dans l'accord de relations entre la bande de Musqueam et l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et l'accord de relations entre la NationTsawwassen et l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
- Collaboration avec l'ILWU 517 pour la transition d'un participant à notre programme de stages en matière accessibilité vers un poste permanent
- Collaboration avec l'INCA (Institut national canadien pour les aveugles) pour l'embauche d'une personne dans le cadre de notre programme de stages en matière d'accessibilité
- Accueil d'un conférencier du groupe des présidents pour une présentation aux employés sur la sensibilisation aux handicaps
- Participation au comité Black Indigenous People of Colour (BIPOC) Leadership and Inclusion Committee de la Chambre de commerce du Canada pour en savoir plus sur les initiatives et les pratiques exemplaires en matière d'inclusion

D'autres données sur la diversité de l'effectif de l'Administration portuaire se trouvent dans la section Données sur le rendement de l'entreprise du présent rapport.

En 2023, nous nous concentrerons sur les éléments suivants :

- Rédiger un nouveau plan en matière d'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 en situation de handicap, les Autochtones et les minorités visibles.
- Élaborer un plan sur l'accessibilité, exigé par la *Loi canadienne sur l'accessibilité* afin de créer un environnement sans obstacles pour les personnes en situation de handicap.
- Faire progresser nos efforts de recrutement afin d'embaucher et de maintenir en poste davantage d'employés issus de groupes Autochtones et de personnes en situation de handicap.
- S'efforcer de répondre aux normes d'accessibilité Rick Hansen Gold dans nos bureaux de Canada Place et d'Oceanic Plaza.
- Élaborer un plan d'équité salariale, exigé par la *Loi sur l'équité salariale* et collaborer avec l'ILWU 517 pour veiller à ce que la législation connexe soit intégrée à la convention collective et à l'évaluation des emplois.
- Explorer les possibilités d'accroître l'éducation et la sensibilisation à la diversité, à l'équité et à l'inclusion pour les employés de l'Administration portuaire.

Appuyer les droits et le bien-être des marins

Le Canada est l'un des quelque 100 pays à avoir ratifié la Convention du travail maritime, une norme de travail exhaustive qui définit les droits des marins à des conditions de travail décentes et contribue à créer les conditions d'une concurrence loyale pour les armateurs. La mise en application de ces normes est assurée par Transports Canada, qui inspecte les navires afin d'évaluer les conditions à bord et immobilise les navires qui ne respectent pas ces conditions. Transports Canada inspecte environ 25 à 30 % de tous les navires qui fréquentent le port et les classe par ordre de priorité en utilisant un système basé sur le risque.

En tant qu'agence fédérale responsable de la gérance du Port de Vancouver, une partie de notre rôle en tant qu'administration portuaire canadienne consiste à travailler avec une gamme d'organisations de sécurité, de sûreté et d'intervention en cas d'urgence pour s'assurer que le port est sécuritaire pour tout le monde. Cependant, nous n'avons qu'une visibilité limitée sur les pratiques de travail liées à la production des marchandises échangées au moyen du port, et nous ne déterminons pas quelles marchandises le Canada échange - c'est le gouvernement fédéral qui prend ces décisions.

Bien que notre compétence sur ces questions soit limitée, nous nous efforçons de soutenir le bien-être des marins chaque fois que cela est possible. En tant que travailleurs essentiels, les gens de mer ont subi des effets significatifs suite aux restrictions liées à la pandémie de COVID-19 sur leurs mouvements pour les changements d'équipage et les congés à terre, ce qui a conduit à un isolement accru pour les équipages des navires. Pour aider à atténuer ces impacts, nous avons soutenu le comité de bien-être des marins du Port de Vancouver, qui a créé des lignes directrices pour assurer la sécurité des congés à terre des marins et a aidé à faciliter un programme de vaccination contre la COVID-19 pour les marins lorsqu'ils se trouvent dans le port. Par l'intermédiaire de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), nous nous sommes également joints à plus de 850 entreprises et organisations pour signer la Déclaration de Neptune sur le bien-être des marins et le changement d'équipage, afin d'atténuer les effets de la COVID-19 sur la main-d'œuvre maritime.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Investissement stratégique et gestion des biens

On prévoit une augmentation à long terme des échanges commerciaux du Canada, et la situation au Port de Vancouver devrait suivre le même chemin. Cette croissance prévue est due à une augmentation de la demande de céréales, de produits énergétiques et d'engrais, ainsi que de marchandises transportées par conteneurs. En tant qu'Administration portuaire canadienne, il est essentiel que nous soyons prêts à gérer cette croissance des échanges commerciaux par le biais du port, à répondre aux demandes des Canadiens et des entreprises canadiennes, et à contribuer à la prospérité de l'économie canadienne. L'un des moyens d'y parvenir consiste à plaider en faveur de la protection et de la disponibilité de terrains industriels adéquats dans la région afin de répondre aux besoins commerciaux actuels et futurs. Les terrains industriels appuyant les échanges commerciaux, qui sont essentiels pour soutenir le transport des marchandises en provenance et à destination de la région, sont utilisés pour les terminaux maritimes, les centres de distribution, les entrepôts et les autres entreprises de logistique.

Le plus grand défi pour soutenir la croissance des échanges commerciaux par l'intermédiaire du Port de Vancouver repose sur l'offre limitée de terrains industriels dans le Lower Mainland, le marché où les terrains industriels sont le moins disponibles en Amérique du Nord. La région est entourée par des montagnes, un océan et la frontière entre le Canada et les États-Unis, autant d'aspects qui limitent considérablement la disponibilité des terrains et, par conséquent, la capacité de la région à s'étendre vers l'extérieur pour répondre simultanément à la croissance de la population et aux besoins de l'industrie. Les terrains industriels, qui ne représentent que 4 % des terrains de la région, concernent près de 27 % des emplois et 30 % du PIB total de la région[1].

Aujourd'hui, la disponibilité des terrains industriels dans la région métropolitaine de Vancouver s'élève à 0,6 %, alors que dans un marché sain elle se situerait entre 3 et 5 %. Cela indique que l'offre de terrains industriels propices au commerce dans la région est effectivement épuisée, ce qui représente un défi important pour soutenir la croissance prévue des échanges commerciaux du Canada et pourrait avoir une incidence sur l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. La disponibilité accrue de terrains industriels dans la région pourrait contribuer à atténuer les pressions de congestion créées par les hausses de la demande et d'autres perturbations inattendues de la chaîne d'approvisionnement.

Le développement des infrastructures est également nécessaire pour répondre à l'augmentation des échanges commerciaux du Canada transitant par le port, en particulier en ce qui concerne le secteur des conteneurs, pour lequel la demande devrait augmenter d'environ 3,5 % par an au cours des 15 prochaines années. Le développement des infrastructures crée des occasions d'emploi, contribue à accroître l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, et peut aider à réduire la congestion du trafic local et à améliorer la sécurité publique. Cependant, cela peut également affecter la qualité de vie des communautés locales en raison du bruit, de la poussière, de la pollution lumineuse et d'autres nuisances, ainsi que la santé des écosystèmes en raison de la perte d'habitat, de l'introduction d'espèces envahissantes et du bruit sous-marin.

[1] Metro Vancouver Regional Industrial Lands Strategy, June 2020

Utilisation des sols et approvisionnement

Notre approche

Notre priorité stratégique consiste à anticiper, proposer et optimiser l'offre de terrains afin d'appuyer la croissance durable de la porte d'accès dans les secteurs clés L'Administration portuaire gère l'utilisation et le développement des terres et des eaux fédérales relevant de sa compétence par le biais de son plan d'utilisation des sols, qui définit la manière dont elle s'efforce de répondre à la croissance attendue des échanges commerciaux du Canada au cours des 10 à 15 prochaines années. Nous travaillons également sur une stratégie foncière à multiples facettes favorisant les échanges commerciaux et visant à remédier à la pénurie de terrains industriels, à optimiser l'utilisation des terrains et à faciliter la mise à disposition de terrains supplémentaires à des fins commerciales. L'objectif de cette stratégie est de garantir aux utilisateurs du port un accès durable à des terrains industriels appropriés, en mettant l'accent sur les possibilités logistiques hors quai tel que les entrepôts logistiques à grande échelle, les installations de transbordement pour appuyer le chargement et le déchargement des conteneurs, et les terrains de stockage de conteneurs pour réduire la congestion dans la chaîne d'approvisionnement.

Notre stratégie s'articule autour de quatre axes principaux : la défense des intérêts, l'efficacité, l'acquisition et la création. Les principales activités comprennent les points suivants :

- Favoriser la protection des terrains industriels appuyant les échanges commerciaux comme suit :
  - Déterminer des stratégies qui offrent une protection efficace des terrains industriels.
  - Contribuer aux processus de planification municipaux et autres susceptibles d'avoir une incidence sur l'offre de terrains industriels.
  - Mobiliser les parties prenantes régionales et tous les ordres de gouvernement dans le cadre d'un dialogue constructif et significatif afin de trouver des solutions à la grave pénurie de terrains industriels.
- Utiliser plus intensivement les terrains disponibles en augmentant l'efficience des sites existants et en trouvant des moyens de transporter davantage de marchandises sur les terminaux et sites existants ou entre ceux-ci.
- Acquérir les terrains favorisant les échanges commerciaux disponibles afin de prendre en charge les futures activités portuaires, en se concentrant sur des sites présentant un accès facile aux voies de navigation ou près des corridors routiers et ferroviaires.
- Créer de nouvelles réserves de terrains le cas échéant.

Rendement

Analyse de la demande et de la disponibilité de terrains favorisant les échanges commerciaux

En 2022, nous avons effectué ce qui suit :

- Réaliser une analyse complète des terrains industriels propices aux échanges commerciaux dans le Lower Mainland afin de mettre à jour une étude précédente réalisée en 2015 et de fournir des renseignements sur la disponibilité de ces terrains; cette étude a permis de mieux comprendre les tendances et les défis en matière d'offre de terrains et a produit une analyse solide de la demande de terrains industriels favorisant les échanges commerciaux pour le reste de la décennie.
  - Les principales conclusions ont montré que la région a effectivement épuisé ses terrains industriels soutenant les échanges commerciaux et qu'une nouvelle offre de 1 500 acres bruts (1 000 acres nets) est nécessaire d'ici à 2030.
- Animer une série d'ateliers avec des experts en la matière dans l'ensemble de l'organisation afin d'éclairer et de développer une approche axée sur les relations pour répondre aux besoins futurs en matière de terrains favorisant les échanges commerciaux.

En 2023, nous allons faire ce qui suit :

- Tirer parti de nos relations et de nos partenariats avec les municipalités, les gouvernements provincial et fédéral et les groupes Autochtones pour déterminer et faire progresser les possibilités de collaboration en vue de protéger et d'accroître l'offre de terrains industriels propices aux échanges commerciaux dans la région.
- Travailler avec les représentants du groupe de travail sur la stratégie visant les terrains industriels, qui compte des représentants des juridictions membres de la région métropolitaine de Vancouver, du gouvernement provincial, de TransLink et du secteur privé, afin de favoriser la mise en œuvre des recommandations formulées dans la Stratégie régionale sur les terrains industriels.
- Participer aux efforts de planification régionale tels que l'inventaire des terrains industriels 2023 de la région métropolitaine de Vancouver et la Stratégie de croissance régionale Metro 2050.
- Explorer les moyens d'optimiser l'utilisation et le développement de nos terres et de nos voies d'eau existantes pour appuyer les utilisations industrielles actuelles et futures favorisant le commerce.

Acquisition de terrains

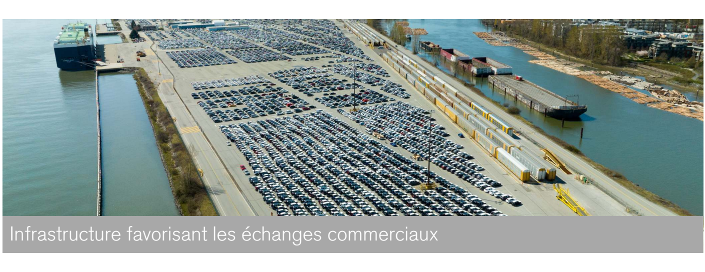
La croissance continue de la population et de l'emploi dans le Lower Mainland, qui présente des contraintes géographiques, a compliqué la possibilité pour l'Administration portuaire d'acquérir des terrains supplémentaires en 2022. L'inventaire des terrains industriels disponibles pouvant être achetés était limité, et la concurrence pour ces terrains a tiré les prix vers le haut.

En 2022, malgré ces défis, l'Administration portuaire a été en mesure de réaliser ce qui suit :

- Acquisition de 7,4 acres de terrains industriels dans la région
- Obtention d'un intérêt conditionnel pour 5,6 acres supplémentaires

En 2023, nous allons faire ce qui suit :

- Finaliser deux baux de développement pour des entrepôts logistiques hors quai dans le territoire de compétence du port.
- Poursuivre la détermination et de l'évaluation des sites appropriés pour favoriser les échanges commerciaux.
- Entreprendre les activités préparatoires nécessaires et travailler avec les autres parties prenantes pour améliorer l'utilisation des terrains industriels existants afin de mieux soutenir l'activité commerciale du port.
- Lancer une initiative pluriannuelle de cadre stratégique immobilier qui se concentrera sur l'optimisation de l'utilisation du portefeuille de terrains industriels favorisant le commerce de l'Administration portuaire.



Infrastructure favorisant les échanges commerciaux

Notre approche

L'Administration portuaire est également responsable de superviser le développement du Port de Vancouver à mesure que les échanges commerciaux canadiens augmentent. Nous déterminons, hiérarchisons et planifions les projets d'infrastructure afin de préparer le port et la région à répondre aux demandes commerciales croissantes du Canada, et de réduire au minimum l'impact de la croissance du commerce sur les communautés locales. Pour cela, et pour faire progresser notre priorité stratégique qui est d'anticiper, de sélectionner et de fournir des capacités nouvelles et réaffectées pour répondre à la nouvelle demande du secteur, nous :

- Réaliser des prévisions, des études de faisabilité et d'ingénierie, et des études environnementales, présenter des demandes de permis, demander des approbations réglementaires, et bâtir et proposer une infrastructure portuaire permettant d'augmenter la capacité du port.
- Collaborer avec les représentants du gouvernement, de l'industrie et des groupes Autochtones afin de déterminer, classer par ordre de priorité et mettre en œuvre des projets d'infrastructure en dehors du port qui améliorent la circulation des marchandises et atténuent les effets de la croissance commerciale sur les communautés locales.
- Obtenir le financement du projet auprès des partenaires du projet et du gouvernement.
- 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 de mise en valeur de l'habitat.

Nous intégrons des pratiques de conception et de construction durables en matière de planification, de conception et de réalisation des projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire comme suit :

- En utilisant le cadre et le système d'évaluation des infrastructures durables Envision et le système d'évaluation LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) pour informer la planification, la conception et la construction de la plupart des grands projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire.
- En suivant nos lignes directrices internes en matière d'infrastructures écologiques, dérivées des systèmes Envision et LEED, pour les projets d'infrastructure de moindre envergure menés par l'Administration portuaire; nous suivons la mise en œuvre de ces lignes directrices, l'objectif étant de mettre en œuvre au moins 50 % des lignes directrices applicables à chaque projet.

Des renseignements sur les effets environnementaux potentiels des projets d'infrastructure et sur notre approche de la gestion de ces effets sont disponibles ici. De l'information sur les effets potentiels des projets d'infrastructure sur la communauté et sur nos programmes de gestion de ces effets est disponible ici.

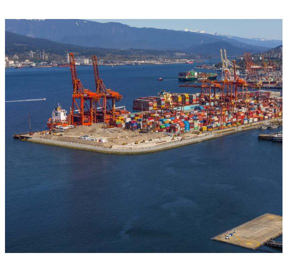
Rendement

Projets concernant les installations et les terminaux

Projet d'agrandissement du terminal Centerm et projet d'accès à la rive sud

Le projet d'agrandissement du terminal Centerm et le projet d'accès à la rive sud permettront d'améliorer le terminal de conteneurs Centerm et les routes du port situées à proximité. Le projet d'agrandissement du terminal Centerm, qui est mené par l'Administration portuaire en partenariat avec l'exploitant de terminaux DP World, a permis d'augmenter de 60 % la capacité maximale de manutention de conteneurs de Centerm, de 900 000 EVP à 1,5 million EVP, tout en agrandissant la superficie du terminal de 15 %. Le projet d'accès à la rive sud améliorera l'infrastructure routière et ferroviaire du port dans cette zone. L'Administration portuaire réalise le projet d'expansion de Centerm en coordination avec le projet d'accès à la rive sud afin d'augmenter la capacité du terminal Centerm et d'autres terminaux sur la rive sud de Vancouver.

Nous avons obtenu le prix Envision Platinum pour les améliorations apportées au terminal de conteneurs et aux routes portuaires, et le prix LEED Gold pour le nouveau bâtiment pour les opérations et l'administration de Centerm.



Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Achèvement de la reconfiguration du terminal Centerm Obtention de la certification Envision Platinum Démolition du passage supérieur de l'avenue Heatley avec un effet minimal sur la communauté Installation de nouvelles barrières de contrôle de l'accès des véhicules à la pointe de la technologie	Faire progresser les mesures de protection environnementales telles que : Réduction des émissions de gaz à effet de serre en éliminant les temps d'attente pour les véhicules aux passages à niveau Augmentation de la capacité des navires porte-conteneurs à se raccorder à l'alimentation électrique à quai Modernisation de certaines grues de triage, qui sont désormais alimentées à l'électricité plutôt qu'au diesel	Augmentation de la capacité du terminal maritime et de la capacité de manutention de conteneurs Hausse de la résilience de la chaîne d'approvisionnement des marchandises en conteneurs Amélioration de la circulation des marchandises et réduction des retards en matière de transport s Possibilités d'emploi (construction et opérations) Réduction du trafic lié au port sur les routes locales dans l'est du centre-ville et à East Vancouver Perte de l'habitat de vasière infralittorale profonde à faible productivité au niveau du terminal Centerm, compensée à l'aide de la restauration de l'habitat situé à proximité par le biais du projet de restauration marine de Maplewood

Projet du Terminal 2 à Roberts Bank

Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, mené par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, concerne un nouveau terminal maritime de conteneurs composé de trois postes à quai. Une fois construit, le terminal jouera un rôle essentiel au sein des chaînes d'approvisionnement du Canada en permettant d'augmenter la capacité des terminaux de conteneurs de plus de 30 % sur la côte ouest du Canada, en soutenant la concurrence au niveau de la porte d'accès de Vancouver et en assurant un accès fiable aux marchandises que les Canadiens utilisent chaque jour.

Nous avons conçu ce projet dans le cadre de notre mandat d'intérêt public, en tirant parti de notre grande expérience dans la construction d'infrastructures durables de premier plan. Le projet, qui a été approuvé en avril 2023, a fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale rigoureux qui a débuté en 2013 et qui comprenait un examen par un comité d'examen indépendant nommé par le gouvernement fédéral. Tout au long de ce processus, nous avons trouvé des moyens de compléter et d'améliorer nos mesures visant à éviter ou à réduire les effets du projet, en intégrant les connaissances et les intérêts Autochtones, l'expertise technique et les commentaires des organismes gouvernementaux. Nous favorisons également des mesures pour compenser les répercussions liées à de nouveaux terrains d'une superficie de 168 hectares qui seront construits pour le projet, y compris 86 hectares de terrain pour la compensation de l'habitat et un gain net de 36. Apprenez-en davantage à propos de nos mesures de compensation ici.

Nous visons une certification minimale LEED Silver pour ce projet et nous explorerons les possibilités d'obtenir l'accréditation Envision.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Présentation d'une soumission finale à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) en plusieurs parties afin d'appuyer le processus décisionnel du gouvernement fédéral et de montrer comment les enjeux soulevés pendant la période de consultation publique de l'AEIC, tel que la nécessité du projet, les avantages et les mesures d'atténuation renforcées pour protéger les espèces clés, seront abordés. Poursuite des préparatifs en vue de la passation des marchés, d'une demande d'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* et d'autres permis et approbations nécessaires, ainsi que des consultations en cours avec les groupes Autochtones, afin de faire avancer rapidement le projet une fois la décision prise Signature de quatre ententes sur les avantages mutuels supplémentaires avec des groupes Autochtones afin d'offrir des possibilités et des initiatives économiques, culturelles et environnementales spécifiques aux intérêts et aux priorités de chaque communauté Réalisation d'études environnementales sur des sujets tels que les oiseaux côtiers, les saumons, les crabes, entre autres	Mobilisation du gouvernement et des organismes pour appuyer la prise de décisions dans le cadre du projet Progression de la consultation des populations Autochtones, des permis et approbations nécessaires et de la passation des marchés pour la construction et l'exploitation du projet	Augmentation de la capacité du terminal maritime en matière de manutention de conteneurs Amélioration de la circulation des marchandises Croissance économique, occasions d'emploi et appui de la réconciliation Répercussions potentiellement négatives sur la population résidente du sud d'épaulards, les saumons quinnat juvéniles, les oiseaux marins et migrateurs, et certains intérêts et pratiques Autochtones, si les mesures d'atténuation ne sont pas mises en œuvre D'autres répercussions environnementales et communautaires précisées dans la Déclaration de décision du ministre de l'Environnement

Projet d'optimisation du terminal Annacis Auto

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser dirige le projet d'optimisation du terminal Annacis Auto, en partenariat avec Wallenius Wilhelmsen Solutions (WW Solutions), qui permettra d'améliorer l'efficacité des opérations actuelles du terminal et d'augmenter sa capacité à traiter un plus grand volume d'importations d'automobiles à l'avenir.

Le projet permettra à l'Administration portuaire de regrouper deux terminaux pour automobiles existants en un au terminal Annacis Auto. Le terminal Richmond Auto sera transformé pour accueillir d'autres activités portuaires.

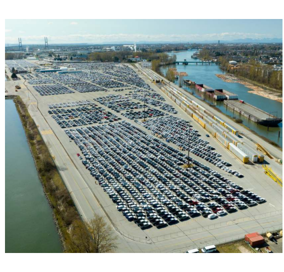
Les améliorations apportées au terminal comprennent :

- Prolongement des deux voies ferrées existantes du terminal
- Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques
- Construction d'une nouvelle installation de traitement des véhicules

Dans le même temps, et indépendamment des travaux indiqués ici, l'Administration portuaire va entreprendre des travaux de maintenance afin d'améliorer la protection du rivage, ce qui protègera les terrains portuaires de l'érosion.

Dans la mesure du possible, l'équipe du projet appliquera les lignes directrices relatives aux infrastructures écologiques afin d'éclairer la conception et la construction de ce projet.

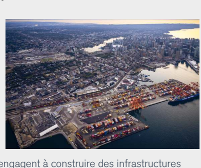
Le projet est financé par le gouvernement du Canada par le biais du Fonds national des corridors commerciaux, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et WW Solutions.



Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Mobilisation du public achevée au printemps, et invitation de la communauté à en apprendre davantage sur le projet et à faire part de ses commentaires sur les plans de conception et de construction proposés. À l'issue d'une procédure approfondie d'examen environnemental et d'examen de projet (PER), le projet a reçu le permis de procéder à la construction. Début de la construction des travaux ferroviaires au sein du terminal en octobre	Achèvement des travaux ferroviaires au sein du terminal Achèvement de la conception du centre de traitement des véhicules et des stations de recharge des véhicules électriques Début de la préparation du site et des travaux de terrassement pour préparer le centre de traitement des véhicules et les stations de recharge des véhicules électriques Début de la construction du centre de traitement des véhicules et des prolongements des services publics Achèvement de la conception des travaux de protection du littoral Consultation continue des groupes Autochtones	Amélioration de l'efficience et de la capacité du terminal automobile afin d'appuyer la croissance du secteur automobile canadien Augmenter la capacité de traitement annuelle du terminal d'environ 352 000 véhicules à 480 000 véhicules Améliorer la résilience du système de transports en réduisant la configuration des trains requise au sein du dépôt ferroviaire existant, permettant ainsi de simplifier les opérations et d'accroître la capacité Soutien accru au développement économique en permettant l'optimisation du terminal automobile et la transformation de terrains industriels appuyant les échanges commerciaux de grande valeur afin d'appuyer le développement d'autres activités d'exportation

Les projets d'agrandissement du terminal Centerm et d'accès à la rive sud ont reçu le prix le plus élevé de l'Institute for Sustainable Infrastructure

En 2022, les projets d'agrandissement du terminal Centerm et d'accès à la rive sud menés par l'Administration portuaire ont reçu le prix Envision Platinum de l'Institute for Sustainable Infrastructure (ISI). Ces projets ont été conçus afin de permettre de répondre à la demande croissance pour les échanges de conteneurs par le biais du port. Ces travaux réalisés au niveau du terminal, achevés en décembre 2022, permettront d'augmenter la capacité de manutention des conteneurs au terminal Centerm de deux tiers, soit de 900 000 équivalents d'un conteneur de vingt pieds (EVP) à 1,5 million EVP. En agrandissant la superficie du terminal de seulement 15 % et en réorganisant les opérations du terminal, DP World, l'exploitant du terminal, sera en mesure de prendre en charge une augmentation de 60 % du nombre de conteneurs.



En tant que prix le plus élevé décerné par ISI, le prix Envision Platinum récompense les organisations qui s'engagent à construire des infrastructures durables. Pour obtenir la certification Platinum, les projets sont évalués en fonction de 64 critères de durabilité et de résilience dans cinq catégories clés : la qualité de vie, le leadership, l'allocation des ressources, le monde naturel et le risque climatique. Parmi les éléments clés de durabilité qui ont contribué à la réussite du projet, citons la forte mobilisation des parties prenantes et de la communauté, les politiques de développement durable de l'entreprise, l'achat de 25 % de matériaux recyclés et de 95 % de matériaux achetés localement, la compensation de l'habitat grâce au projet de restauration marine de Maplewood et la réalisation d'une évaluation des gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie, qui a permis de réduire les émissions de 13 %.

L'obtention de cette certification démontre notre leadership et notre engagement en matière de durabilité, et l'utilisation du cadre Envision pour le projet soutient notre vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde. Il s'agit également d'un exemple de la façon dont nous avons mis en œuvre l'apprentissage continu à partir de projets d'infrastructure antérieurs menés par l'Administration portuaire, y compris le projet de la route Low Level à North Vancouver, qui a été le premier projet d'infrastructure de transport au Canada à recevoir la certification Envision Platinum en 2015. En plus de recevoir la certification Envision Platinum, le projet a également obtenu la certification LEED Gold pour le nouveau bâtiment pour les opérations et l'administration de Centerm.

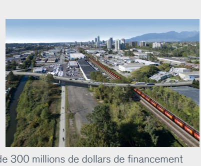
Une nouvelle capacité pour répondre à la demande croissante d'échanges de marchandises en conteneurs sur la côte ouest

Les terminaux de conteneurs du Canada relient les consommateurs et les petites et grandes entreprises à l'économie mondiale. Les Canadiens comptent sur les marchandises importées dans des conteneurs, comme les articles ménagers et les matériaux de construction, tandis que les marchandises canadiennes exportées en conteneurs comprennent les cultures spéciales et la pâte de bois.

Le trafic de conteneurs sur la côte ouest du Canada suit une trajectoire de croissance à long terme. Des prévisions indépendantes indiquent que le trafic de conteneurs à destination et en provenance de la côte ouest devrait croître de manière significative à l'avenir, en raison de l'augmentation de la population canadienne, de la croissance de l'économie et de la demande continue pour les exportations canadiennes.

Les prévisions sont également claires : les terminaux de la côte ouest atteindront leur capacité d'ici le milieu ou la fin des années 2020. En l'absence d'une nouvelle capacité, les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement à l'échelle mondiale auxquels les Canadiens sont actuellement confrontés ne sont qu'un avant-goût des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement au Canada qui nous attendent dans quelques années. Cela signifie également que les entreprises canadiennes pourraient devoir s'appuyer sur les ports américains pour transporter leurs marchandises, ce qui entraînerait une augmentation des coûts de transport (affectant l'accessibilité financière et la compétitivité commerciale du Canada), ainsi que des pertes d'emplois et de retombées économiques.

À titre d'administration portuaire canadienne, une partie de notre travail consiste à s'assurer que le Port de Vancouver est en mesure de prendre en charge la croissance des échanges commerciaux du Canada. Pour remédier à la pénurie imminente de capacité de conteneurs, nous nous sommes efforcés de faire ce qui suit :



- Améliorer l'efficacité des terminaux de conteneurs existants : Par exemple, en partenariat avec DP World, nous avons achevé la construction du terminal Centerm en décembre 2022, afin d'accueillir une augmentation de 60 % du nombre de conteneurs en augmentant la superficie du terminal de 15 %.
- Supprimer les conflits routiers et ferroviaires afin d'améliorer les flux commerciaux, de prendre en charge davantage de conteneurs et de réduire au minimum les répercussions sur les communautés locales : Nous réalisons une nouvelle vague de projets dans tout le Lower Mainland et avons reçu plus de 300 millions de dollars de financement fédéral pour ces projets par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux; par exemple, le passage supérieur Holdom, qui est un nouveau passage au-dessus des voies ferrées sur l'avenue Holdom à Burnaby, libérera plus de capacité ferroviaire et rendra les trajets quotidiens plus rapides et plus sécuritaires.

Cependant, même avec ces améliorations et les efforts en cours au Port de Prince Rupert, cela ne suffira pas à gérer les futures demandes commerciales du Canada. C'est pourquoi nous menons le projet du Terminal 1 à Roberts Bank, un nouveau terminal maritime de conteneurs à Delta, en Colombie-Britannique, afin d'offrir au Canada la capacité dont il a cruellement besoin, tout en ajoutant de la résilience pour faire face à de futures périodes de pointe ou à des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Projets routiers et ferroviaires

Projet de réalignement routier et ferroviaire de la rue Commissioner

Le projet de réalignement routier et ferroviaire de la rue Commissioner, qui a été achevé en 2022, a permis d'élargir et de réaligner la rue Commissioner située le long de la rive sud de l'inlet Burrard à Vancouver. Le projet a permis d'améliorer la capacité de transport de marchandises et les activités routières et portuaires sur la rive sud comme suit :

- Élimination de l'ancien silo-élévateur de Columbia Containers
- Réalignement de la rue Commissioner et ajout de voies de circulation à proximité de Columbia Containers
- Construction d'un mur de retenue
- Réinstallation et construction de nouvelles installations de services publics
- Installation de voies ferroviaires supplémentaires par CP Rail (CP)

Le projet a été réalisé en partenariat avec Transports Canada et le CP, et a été financé par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux, l'Administration portuaire et le CP. Il a obtenu une note de 71 % dans le cadre des lignes directrices sur l'infrastructure écologique. Il s'agit également du deuxième projet de construction de la porte d'accès financé par le Fonds national des corridors commerciaux à être achevé.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Achèvement des travaux routiers, notamment l'élargissement et le réalignement de la rue Commissioner au nord, entre la rue Nanaimo et la rue Slocan, afin de permettre au CP d'ajouter des voies ferrées supplémentaires. La construction du projet a commencé en mars 2021 et s'est achevée en août 2022.	Sans objet, le projet étant achevé.	Augmentation de la capacité commerciale Amélioration de la circulation des camions et du trafic Amélioration de l'accès aux installations des terminaux pour le trafic commercial Accès plus sécuritaire et plus efficient aux terrains portuaires pour les employés et les fournisseurs de services Plus de bruit et de lumière pendant les activités de construction

Projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire de Pitt Meadows

Le projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire au niveau de la route Pitt Meadows vise à éliminer les passages à niveau de la route Harris et de la route Kennedy à Pitt Meadows. Le projet est réalisé en partenariat avec le CP et la ville de Pitt Meadows, et a été financé par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux, l'Administration portuaire et le CP.

Le projet comprend les composantes suivantes :

- Un nouveau passage inférieur à quatre voies sous le passage à niveau principal du CP à proximité de la route Harris
- Un nouveau passage supérieur sur la route Kennedy au-dessus de l'entrée de la ligne de chemin de fer principale dans l'installation intermodale de Vancouver du CP

L'Administration portuaire donne la priorité aux travaux visant à séparer les infrastructures routières et ferroviaires au niveau de la route Harris, en fonction de ce que nous avons entendu comme étant important pour la ville de Pitt Meadows et la communauté locale. Nous visons l'obtention de la certification Envision Gold pour les travaux relatifs au passage inférieur de la route Harris dans le cadre de ce projet.

Les éléments ferroviaires suivants, gérés par le CP :

- Une nouvelle voie d'évitement au nord des voies existantes entre la route Harris et la route Kennedy
- Un prolongement de la voie principale existante permettant d'accéder à l'installation intermodale de Vancouver à l'est de la route Harris

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Mobilisation au sujet du passage inférieur de la route Harris achevée à l'été 2022, avec la présentation d'un projet de conception à la communauté pour recueillir ses commentaires, ainsi qu'une mise à jour des plans de déplacement de deux bâtiments patrimoniaux vers un nouveau site. Avancement de la conception du passage inférieur de la route Harris et de l'étude du site Poursuite de la mobilisation des principales parties prenantes, y compris la Pitt Meadows Heritage and Museum Society, pour soutenir le futur site des bâtiments patrimoniaux Avancement d'un accord de conception et de construction avec les partenaires du projet Poursuite des consultations des groupes Autochtones	Relever les défis aigus en matière d'accessibilité financière et combler le déficit de financement en collaboration avec les partenaires du projet Envisager l'obtention de la certification Envision Gold dans le cadre des normes de durabilité du projet Explorer les options d'ingénierie de la valeur pour réduire davantage les coûts Finaliser la conception des réinstallations des bâtiments patrimoniaux Faire progresser les conversations avec les partenaires sur l'accord de conception et de construction de la route Harris Consultation continue des groupes Autochtones	Augmentation de la capacité commerciale Amélioration de la sécurité sur les routes et les installations ferroviaires Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la diminution de la marche au ralenti des moteurs et des embouteillages Amélioration de l'accès des premiers intervenants, notamment la police, les pompiers et les ambulances, afin qu'ils puissent se rendre plus rapidement et plus facilement sur les lieux d'un incident Amélioration des espaces publics et possibilité de reconnaissance de la culture Autochtone Possibilités d'emploi, à la fois pendant la construction et dans le cadre des besoins commerciaux croissants du Canada Modifications permanentes des flux de circulation et de l'accès à certains lotissements adjacents dans la zone du projet Répercussions de la phase de construction sur le trafic et les utilisations des terres adjacentes Réinstallation des bâtiments patrimoniaux Atténuation du bruit améliorée

Projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby

Le projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby comprend la construction d'un nouveau passage supérieur et une nouvelle infrastructure ferroviaire à Burnaby. L'investissement appuiera la croissance nationale des échanges commerciaux en augmentant la capacité pour les terminaux de la rive nord du port de Vancouver; il correspond également aux plans de transport de la ville de Burnaby. En partenariat avec la ville de Burnaby, l'Administration portuaire réalise les travaux d'amélioration suivants concernant les infrastructures de transport :

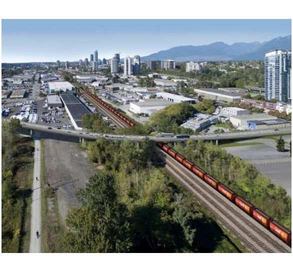
- Passage supérieur à quatre voies s'étendant de l'avenue Holdo au sud au-dessus des voies ferroviaires jusqu'à l'avenue Still Creek et reliant la route Douglas
- Fermeture du passage à niveau existant de la route Douglas à tous les usagers de la route

We are targeting Envision Gold for work on the Holdom overpass component of this project.

In 2022, CN completed the following nearby rail improvements:

- Des mises à niveau apportées au système de ventilation du tunnel Thornton afin de réduire le temps d'attente entre les trains qui empruntent le tunnel
- Une nouvelle voie d'évitement entre l'avenue Willingdon et l'avenue Piper, parallèle aux deux voies existantes, afin de positionner les trains devant emprunter le tunnel Thornton

Le projet est réalisé en partenariat avec le CN et la ville de Burnaby, et a été financé par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux, l'Administration portuaire et le CN.



Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Finaliser la conception du projet sur la base des renseignements issus de l'analyse technique et des rétroactions de la communauté, ainsi que des incidences en matière de coûts. Émettre une demande de qualifications pour les trois promoteurs présélectionnés afin qu'ils fournissent des propositions pour un entrepreneur en conception/construction. Poursuivre la consultation avec les groupes Autochtones et déterminer des possibilités de participation des Autochtones à l'approche de la passation des marchés.	Déterminer des possibilités de réduction des coûts en collaboration avec les partenaires du projet. Partager la conception finale avec la communauté dans le cadre d'un troisième cycle de mobilisation du public avant d'entamer les travaux de construction. Finaliser le processus de passation des marchés et engager un entrepreneur en conception/construction à la suite d'une décision d'investissement finale des partenaires du projet. L'entrepreneur chargé de la conception et de la construction commencera la conception détaillée et la planification de la construction du passage supérieur Holdom au milieu de l'année 2023 Consultation continue des groupes Autochtones tout au long des phases de conception et de construction du projet Début possible des travaux de construction à la fin de 2023 après l'approbation par la ville de Burnaby des plans de construction et des plans de gestion définitifs	Augmentation de la capacité commerciale Amélioration de la sécurité sur les routes et les installations ferroviaires Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la diminution de la marche au ralenti des moteurs et des embouteillages Accès amélioré pour les premiers répondants Amélioration des espaces publics et possibilité de reconnaissance de la culture Autochtone Possibilités d'emploi Modifications permanentes des flux de circulation et de l'accès à certains lotissements adjacents dans la zone du projet Répercussions potentiellement négatives sur le trafic et les utilisations des terres adjacentes pendant la phase de construction, qui seront atténuéesà l'aide de plans de gestion de la construction respectueux de l'environnement et de conditions de permis

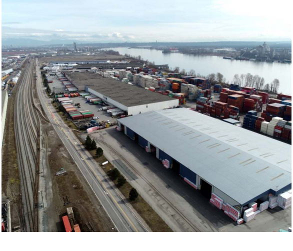
Projet d'amélioration des routes Portside/Blundell

Le projet d'amélioration des routes Portside/Blundell permettra de mettre à niveau les routes des terrains industriels Fraser Richmond à Richmond. Ce corridor présente l'une des activités les plus concentrées de la grande région métropolitaine de Vancouver en ce qui a trait à la circulation des marchandises depuis les terminaux maritimes jusqu'aux voies ferroviaires et aux camions, puis vers d'autres destinations. Le projet comprend les composantes suivantes :

- Nouveau passage supérieur sur la route Portside au niveau de la route Blundell pour enjamber la voie ferroviaire du CN
- Élargissement de la route Blundell de deux voies à quatre, entre l'intersection avec la route n° 8 et juste à l'ouest de la route York
- Nouveau pont et prolongement de la route Portside au-dessus du canal de la route n° 7
- Nouvelle voie multi-usage le long du côté nord de la route Blundell et du côté sud de la route Portside

Le projet est réalisé en partenariat avec le CN et la ville de Richmond, et a été financé par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux, l'Administration portuaire et le CN.

Nous envisageons d'obtenir la certification Envision Gold pour ce projet.



Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Réalisation de la deuxième phase de mobilisation pour le projet, y compris la consultation des groupes Autochtones, afin de présenter les avant-projets et de comprendre les réactions des parties prenantes à propos des étapes des travaux de construction et de la gestion du trafic Continuer à intégrer la durabilité au sein de la conception du projet et des activités de construction afin d'appuyer la mise en œuvre des normes Envision en ce qui concerne tous les éléments du projet. Créer un plan de gestion de la durabilité pour le projet.	Explorer les options d'ingénierie de la valeur pour réduire les coûts. Finaliser l'analyse technique, le développement de la conception et la planification de la phase des travaux de construction. Début possible des travaux de construction de la route Intégration de la durabilité et de la résilience au sein des activités de construction afin d'appuyer la mise en œuvre des normes Envision en ce qui concerne tous les éléments Consultation continue des groupes Autochtones	Augmentation de la capacité commerciale Réduction du trafic et circulation améliorée des conteneurs Temps de déplacement plus courts pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs tout en améliorant la fiabilité et la sécurité Accès amélioré pour les premiers répondants Accès à des terrains non développés pour le développement futur Possibilités d'emploi Répercussions potentiellement négatives sur le trafic et les utilisations des terres adjacentes pendant la phase de construction, qui seront atténuéesà l'aide de plans de gestion de la construction respectueux de l'environnement et de conditions de permis

Projet d'amélioration du transport dans les terrains portuaires de Fraser Surrey

Les terrains portuaires de Fraser Surrey correspondent à une zone industrielle située le long de l'autoroute 17 au niveau de la route Tannery, à la frontière des municipalités de Surrey et de Delta. Dans le cadre d'un processus de planification concertée, le Gateway Transportation Collaboration Forum a déterminé les améliorations à apporter aux terrains portuaires de Fraser Surrey constituaient une priorité.

Le projet comprend les composantes suivantes :

- Prolongement de la route Timberland South en tant qu'artère de circulation à travers les terrains portuaires de Fraser Surrey Port
- Amélioration de l'intersection Timberland Wye pour créer un carrefour à quatre voies
- Amélioration du passage à niveau le long de la route Timberland pour répondre aux nouvelles normes fédérales
- Construction d'une voie d'accès pour les camions porte-conteneurs et de barrières de contrôle de l'accès pour les véhicules, gérées et entretenues par DP World Fraser Surrey
- Installation d'une signalisation supérieure pour diriger les véhicules
- Installation de bornes d'incendie supplémentaires le long de la route Timberland South pour les services d'incendie d'urgence
- Ajout d'éclairage public et de caméras de télévision en circuit fermé et intégration des images vidéo au centre des opérations de l'Administration portuaire

Le projet est financé par le gouvernement du Canada par le biais du Fonds national des corridors commerciaux et l'Administration portuaire.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
À la suite d'un examen environnemental et d'examen de projet exhaustif, le projet d'amélioration des infrastructures de transport des terrains portuaires de Fraser Surrey a reçu l'approbation pour débuter les travaux de construction. Le processus de passation de marchés pour un entrepreneur en construction a commencé fin novembre 2022 avec une demande de propositions (DP) publiée sur BC Bid, ouverte jusqu'en janvier 2023. Poursuite des consultations des groupes Autochtones	Examen des propositions et attribution éventuelle d'un contrat à la mi-2023 /p> Début de la construction (prévision), y compris le nouveau prolongement de la route Timberland South et la réhabilitation et la construction de l'actuelle route Timberland South, y compris l'intersection Timberland Wye Consultation continue des groupes Autochtones tout au long de la phase de construction du projet	Les améliorations du réseau routier permettront des temps de trajet plus fiables en supprimant les retards aux passages à niveau et en facilitant les interventions d'urgence de la police, des pompiers et des ambulances. Réduction des embouteillages en séparant le trafic destiné à DP World Fraser Surrey des autres usagers de la route; cela permettra d'améliorer le transport des conteneurs à destination et en provenance des installations d'entreposage Amélioration de la sécurité par l'ajout d'un système d'éclairage, d'une connexion CCTV au centre d'opérations de l'Administration portuaire et de barrières sécurisées pour les camions destinés à DP World Fraser Surrey Réduction du bruit du sifflet du train pour la zone résidentielle située au sud de l'autoroute 17 grâce à l'amélioration du passage à niveau

Programme de mise en valeur de l’habitat

Notre approche

Notre programme de mise en valeur de l'habitat constitue l'un des moyens utilisés par l'Administration portuaire pour faire avancer notre priorité stratégique consistant à inverser la perte de biodiversité en restaurant l'habitat et en protégeant les espèces en péril. Le programme a été élaboré pour créer ou améliorer l'habitat qui peut être nécessaire pour compenser les effets du développement portuaire et pour soutenir l'habitat des poissons et de la faune.

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 de tous les sites des projets d’habitat terminés afin de veiller à ce que les objectifs écologiques soient respectés, et pour éclairer les mesures de gestion adaptative au besoin, en tenant compte de la rétroaction des groupes Autochtones. Nous produisons des rapports de surveillance technique à Pêches et Océans Canada qui vérifie que les sites fonctionnent comme prévu.

Les détails concernant nos principaux projets de mise en valeur de l’habitat menés jusqu’à présent sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Au 31 décembre 2022, on comptait 13 sites dans notre banque d’habitats; les crédits représentaient une superficie de 95 534 m^2. Cela comprend :

- 76 171 m^2 de crédits d’habitat marin (pas de changement par rapport à 2020)
- 4 662 m^2 de crédits d’habitat de marais saumâtre (pas de changement par rapport à 2020)
- 14 701 m^2 de crédits d’habitat d’eau douce (pas de changement par rapport à 2020)

Principaux projets de mise en valeur de l’habitat	Emplacement	Année de réalisation	Type d’habitat	Superficie d’habitat en plus ou en moins (m2)
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 Glenrose	Fleuve Fraser	2014	Habitat d’eau douce, marais intertidal	+10,778
Projet de restauration de l’habitat du rivage au parc New Brighton	Inlet Burrard, Vancouver	2017	Habitat marin, marais salant, chenal de marée, habitat marin riverain	+9,872
Projet de restauration marine de Maplewood	Inlet Burrard, North Vancouver	2021	Habitat marin, récif rocheux	+3,307

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Lauréat du prix Innovation in Sustainability de l’Association des ingénieurs et géoscientifiques de la C.-B. pour le projet de restauration marine de Maplewood
- Réalisation d'un suivi annuel du projet de restauration marine de Maplewood en collaboration avec les nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh, qui a permis de vérifier que le site répondait aux critères de rendement établis par Pêches et Océans Canada
- Réalisation de contrôles annuels des sites de mise en valeur de l'habitat afin d'évaluer et de vérifier la productivité de l'écosystème
- Installation d'une clôture de protection permanente autour de la zone humide du parc New Brighton afin d'empêcher toute perturbation physique de la zone sensible marécageuse et riveraine
- Installation de 10 nichoirs à mésanges et à hirondelles dans le parc New Brighton pour favoriser la biodiversité de l'habitat, en collaboration avec Nature Vancouver, le Vancouver Board of Parks and Recreation et Cascade Bird Box

Objectif pour 2023

- Poursuivre le suivi annuel des sites d'habitat, en recourant à une gestion adaptative si nécessaire, en tenant compte des commentaires des nations Autochtones.
- Poursuivre le dialogue avec les groupes Autochtones, les municipalités, les groupes environnementaux et le grand public sur le rendement de nos sites d'habitat.

Programme de mise en valeur de l’habitat

Projet de restauration marine de Maplewood v

Le projet de restauration marine de Maplewood, achevé en 2021, a permis de restaurer près de cinq hectares d’habitat marin de faible diversité – en raison de l’activité industrielle historique – en habitat marin de plus grande diversité pour les poissons, les oiseaux et la faune. Ce site maritime se trouve dans une vaste zone de marées située sur la rive nord de l’inlet Burrard, à environ deux kilomètres à l’est du pont Ironworkers Memorial, et a été jugé comme prioritaire pour la restauration par la Nation Tsleil-Waututh.

Le projet comprenait la création d’un lit de zostère marine de 1,5 hectare en plantant environ 150 000 pousses de zostère. Une importante partie de ce projet sert à compenser le projet d’agrandissement du terminal Centerm, ainsi que l’a déterminé et approuvé Pêches et Océans Canada.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Achèvement de la première année officielle du programme annuel de surveillance de l'efficacité, en collaboration avec les nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh Confirmation que le site est colonisé par une variété d'organismes marins et de végétation, et qu'il est en voie d'atteindre les critères de rendement établis par Pêches et Océans Canada	Réalisation de la deuxième année du programme annuel de surveillance de l'efficacité à l'été 2023, en collaboration avec les nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh	Habitat marin de grande valeur qui appuie les poissons, les crustacés, les crabes et les autres espèces aquatiques présentes dans l'inlet Burrard Établissement de plantes marines comme la zostère qui offrent un refuge et un habitat d'alevinage aux jeunes poissons Augmentation des diverses espèces de varechs et augmentation de la diversité des poissons et de la faune dans le bassin

Parc New Brighton v

Le projet de restauration de l'habitat du rivage au parc New Brighton a été achevé en 2017, en partenariat avec le Vancouver Board of Parks and Recreation et en collaboration avec la bande de Musqueam, la Nation Squamish et la Nation Tsleil-Waututh. Ce projet, qui fournit un habitat de grande valeur pour les poissons et la faune, a rétabli les conditions de marée dans une zone qui avait été remblayée dans les années 1960.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Réalisation de la cinquième année du programme de surveillance annuel, qui a permis de vérifier que le site répond aux objectifs biophysiques Installation d'une clôture de protection permanente autour de la zone humide afin d'empêcher les chiens et le public de perturber la zone sensible marécageuse et riveraine Installation de 10 nichoirs à mésanges et à hirondelles dans le parc New Brighton pour favoriser la biodiversité de l'habitat, en collaboration avec Nature Vancouver, le Vancouver Board of Parks and Recreation et Cascade Bird Box	Poursuivre le programme de surveillance annuel de la zone humide, en recourant à une gestion adaptative si nécessaire, en tenant compte des commentaires des nations Autochtones	Habitat marin aquatique de grande valeur qui soutient les poissons et la faune dans l’inlet Burrard

Projets de compensation pour le projet du Terminal 2 à Roberts Bank

Notre approche

Dans le cadre du processus d'évaluation environnementale du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, nous nous sommes engagés à respecter les conditions du projet visant à réduire et à compenser les effets potentiels du projet sur les écosystèmes locaux, à la fois pendant la construction et l'exploitation du terminal. Voici les principales composantes de notre approche :

- Collaboration avec les groupes Autochtones pour créer 86 hectares de nouveaux habitats pour les poissons, y compris des marais intertidaux et des zostères, afin de compenser les effets potentiels du terminal; ces habitats sont importants pour des espèces clés telles que le saumon quinnat et le crabe dormeur
- Élaboration de mesures d'atténuation spécifiques aux espèces pour les principales espèces d'intérêt et préoccupantes, telles que les épaulards résidents du Sud, le saumon, l'eulakane et les bécasseaux occidentaux
- Élaboration de plans de gestion environnementale afin de réduire les effets sur l'environnement et la communauté locale pendant la construction; par exemple, nous éviterons les activités dans l'eau pendant les périodes de l'année où des espèces importantes telles que les saumons juvéniles sont présentes à Roberts Bank.
- Engagement à surveiller les espèces d'intérêt et préoccupantes afin d'évaluer les effets du projet et le succès des mesures d'atténuation, en procédant à des ajustements si nécessaire
- Engagement à créer un fonds pour soutenir le rétablissement du saumon quinnat, une source de nourriture essentielle pour les épaulards résidents du Sud

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Réponse à la demande de l'Agence canadienne d'évaluation d'impact qui souhaitait obtenir davantage d'information sur les mesures de compensation et d'atténuation des impacts sur l'habitat proposées pour le projet du Terminal 2 à Roberts Bank
- Poursuite de la conception de sept projets différents de compensation de l'habitat hors site, en collaboration avec les parties prenantes et les groupes Autochtones
- Consultation des groupes Autochtones et mobilisation des principales parties prenantes et des organismes gouvernementaux afin de recueillir des commentaires sur notre approche en matière de compensation et d'atténuation
- Poursuite de l'élaboration de mesures d'atténuation propres aux espèces importantes de Roberts Bank, telles que le crabe dormeur et le bécasseau d'Alaska

Objectif pour 2023

Pour compenser les impacts potentiels du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, nous avons proposé un certain nombre de projets de compensation sur site et hors site qui, collectivement, permettraient de créer 86 hectares d'habitat pour les poissons, y compris des marais intertidaux et des zostères, afin de soutenir les espèces clés. Cela comprend :

Mesures de compensation hors site v

Les mesures de compensation proposées sur le site impliquent la mise en valeur de l'habitat et comprennent des marais intertidaux (12,5 à 13,5 ha), des zostères indigènes subtidales peu profondes (9 à 10 ha) et des récifs rocheux subtidaux (3 à 4 ha).

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Poursuite de la conception des composantes de l'habitat des marais et des zostères, en consultation avec les groupes Autochtones Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Études techniques sur la faisabilité de l'ajout d'un habitat de varech Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Lancement d'autres demandes de permis	Fournit un habitat pour les saumons juvéniles et les crabes dormeurs Avec l'ajout d'un habitat de varech, pourrait fournir un couvert pour les poissons tels que les saumons juvéniles, et un habitat de frai pour le hareng

Projet de zostère au sud de la route sur digue v

Le projet de zostère au sud de la route sur digue consiste en deux sites situés à Roberts Bank, au sud du terminal et de la route sur digue de BC Ferries à Tsawwassen, près de Delta (C.-B.).

Le projet consiste à transformer 3,5 ha à 4,5 ha d'habitat de fond mou subtidal profond de faible valeur en deux herbiers de zostères subtidales peu profondes de grande valeur.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Liaison avec les parties prenantes du projet, y compris BC Ferries et les groupes Autochtones Obtention d'une modification et d'une extension du permis PER Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Lancement d'autres demandes de permis Planification de la passation de marchés pour les groupes Autochtones	Restauration de l'habitat (altéré par les activités passées liées au dragage pour le terminal/route sur digue voisin) qui aurait pu être propice à la zostère. Ce projet de mise en valeur profitera aux espèces culturellement importantes et prioritaires pour les groupes Autochtones (en particulier, les espèces de saumon du Pacifique comme le quinnat et le kéta, et le crabe dormeur). En outre, les nations ont noté l'importance des herbiers de zostères pour le hareng, en particulier comme habitat de frai.

Projet de marais intertidal au passage Canoe de l’île Westham v

Le projet de marais intertidal au passage Canoe de l’île Westham est situé dans le passage Canoe qui se trouve sur la côte sud de l’île Westham, à Delta (C.-B.).

Le projet consiste à convertir 4,0 à 4,5 ha de plaine de sable intertidale de moindre valeur en un habitat de marais intertidal de grande valeur plus grand.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Séance de mobilisation et visite du site avec le Delta Farmers Institute, la bande de Musqueam et d'autres groupes Autochtones Poursuite de l'analyse technique en réponse aux commentaires reçus Progression des approbations foncières avec la province, y compris en tenant compte de l'article 17 Évaluation du site du biofilm et établissement de rapports Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Lancement d'autres demandes de permis Planification de la passation de marchés pour les groupes Autochtones	Le projet de marais intertidal au passage Canoe de l’île Westham devrait augmenter la productivité du passage Canoe et fournir un habitat de haute qualité à un endroit privilégié pour les saumons juvéniles qui grandissent dans l’estuaire (en particulier le quinnat et le kéta). Ce projet de mise en valeur bénéficiera aux espèces d'importance culturelle et prioritaires pour les groupes Autochtones.

Projet de mise en valeur de la péninsule de l’île Tilbury v

Le projet de mise en valeur de la péninsule de l’île Tilbury est situé dans la région de l’île Tilbury à Delta, en Colombie-Britannique, dans le bras sud du fleuve Fraser.

La mise en valeur de l'habitat est proposée en créant de 2 à 4 hectares de marais saumâtres et d'habitats hors chenal; les améliorations se concentreraient sur une zone de plaine intertidale non végétalisée de faible valeur à l'est (en amont) d'une péninsule et d'une route sur digue situées à l'extrémité amont de l’île Tilbury.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Évaluation du site du biofilm et établissement de rapports Liaison avec les représentants de la ville de Delta et les groupes Autochtones sur les projets et intérêts communs Progression des approbations foncières avec la province, y compris en tenant compte de l'article 17 Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Lancement d'autres demandes de permis Planification de la passation de marchés pour les groupes Autochtones	Le projet est situé dans une zone représentant un point d'arrêt important pour les saumons juvéniles élevés dans l’estuaire, qui s'acclimatent à une salinité croissante lors de leur migration du fleuve Fraser vers l'environnement marin. Ce projet de mise en valeur profitera aux espèces culturellement importantes et prioritaires pour les groupes Autochtones (en particulier, les espèces de saumon du Pacifique comme le quinnat et le kéta). Déterminé par la bande de Musqueam, la Première Nation T'suubbaa-asatx et la Cowichan Nation Alliance comme un lieu important pour la mise en valeur et présenté comme un projet de compensation prioritaire pour le T2RB selon la bande de Musqueam. La bande de Musqueam a déclaré que cet endroit était important en tant qu'élément d'un réseau de zones d'alevinage pour les jeunes saumons migrateurs dans cette zone du fleuve Fraser; elle a également noté l'importance de la zone aux fins culturelles.

Projet de marais côtier à la jetée South Arm v

Le projet de marais intertidal à la jetée South Arm est situé à 3 kilomètres en aval de Steveston, en Colombie-Britannique.

Le projet de compensation proposé consiste à mettre en valeur l'habitat en convertissant 30 à 40 hectares de plaines sablonneuses de moindre valeur en marais intertidal saumâtre de grande valeur contenant des chenaux de marée.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Réunions mensuelles de mobilisation avec la ville de Richmond et les groupes Autochtones Progression du processus d'approbations foncières avec la province, y compris en tenant compte de l'article 17 Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Lancement d'autres demandes de permis Planification de la passation de marchés pour les groupes Autochtones	Le projet de marais côtier à la jetée South Arm devrait améliorer la productivité globale de la zone et apporter des avantages importants aux espèces de poissons clés, y compris les saumons juvéniles élevés dans l'estuaire. Ce projet de mise en valeur bénéficiera aux espèces d'importance culturelle et prioritaires pour les groupes Autochtones (saumon quinnat et kéta). Possibilité de restauration de l'habitat grâce à l'enlèvement de pieux, de billots et d'autres débris Réutilisation bénéfique des déblais de dragage du fleuve Fraser Plantation de végétation marécageuse indigène, y compris un alignement sur les préférences des groupes Autochtones dans la mesure du possible La bande de Musqueam a indiqué que le projet contribue à un réseau de sites d'habitat interconnectés soutenant les processus écologiques, ainsi que les poissons de différents cycles et stades de vie dans le fleuve Fraser (par exemple, la fourniture de meilleures possibilités d'alevinage pour les saumons quinnat juvéniles qui quittent le fleuve Fraser).

Projet de mise en valeur de Finn Slough v

Le projet de mise en valeur de Finn Slough est situé près de la jonction de la route Dyke et de la route No. 4 sur la rive sud de Richmond, en Colombie-Britannique, dans le bras sud du fleuve Fraser.

Le projet améliorerait environ 0,5 à 1,0 hectare par la création d'un habitat intertidal; cela se ferait spécifiquement par l'expansion naturelle du marais existant, y compris l'enlèvement des billots accumulés, l'amélioration de l'habitat du poisson et l'accès et la circulation des marées en améliorant la connexion en amont de Finn Slough avec le bras sud du fleuve Fraser.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Visite technique du site pour éclairer les considérations en matière de conception Visite du site en collaboration avec la Première Nation Musqueam et la Finn Slough Heritage Society Réunions mensuelles de mobilisation avec la ville de Richmond Consultation des groupes Autochtones et mobilisation des parties prenantes, par exemple la Finn Slough Heritage Society Progression du processus d’approbations foncières avec la province, y compris en tenant compte de l'article 17 Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Lancement d'autres demandes de permis Planification de la passation de marchés pour les groupes Autochtones	Les activités proposées seront bénéfiques pour les espèces d'importance culturelle et prioritaires pour les groupes Autochtones, en particulier pour toutes les espèces et populations de saumons du Pacifique, notamment les jeunes saumons quinnat et kéta lors de leur migration dans le fleuve Fraser. Le projet a été présenté comme un projet prioritaire de la bande de Musqueam et constitue une partie importante de la vision de la bande de Musqueam pour la gestion de la zone en vue de réhabiliter le terrain marécageux. L'objectif à long terme du projet est de rétablir l'habitat dans son emplacement et son état naturels afin qu'il soit productif pour les salmonidés, en particulier les juvéniles au cours de leur migration.

Projet de mise en valeur de Semiahmoo Bay-Little Campbell River v

Le projet de mise en valeur de Semiahmoo Bay-Little Campbell River est situé autour de la réserve de la Première Nation de Semiahmoo Bay à Surrey, en Colombie-Britannique, à un kilomètre au nord de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Diverses possibilités de mise en valeur et de restauration de l'habitat intertidal (1 à 3 hectares au total) sont proposées près de l'embouchure de la rivière Little Campbell pour le bien-être des poissons et de la faune, notamment l'enlèvement de structures en bois abandonnées (p. ex. des pieux) et la construction de chenaux de marais, de complexes de gros débris ligneux, d'habitats de marais salant intertidaux et d'habitats de frai pour les poissons à fourrage.

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Visites de sites en collaboration avec la Première Nation Semiahmoo et d'autres groupes Autochtones Mobilisation de Services aux Autochones Canada Évaluation du site du biofilm et établissement de rapports Planification de l'efficacité de la surveillance à long terme	Progression des ententes relatives au régime foncier avec la Nation Semiahmoo, Services aux Autochtones Canada et BNSF Railway Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation avec la Première Nation Semiahmoo Lancement d'autres demandes de permis	Répondre à l'intérêt de la Nation Semiahmoo pour l'augmentation de l'habitat du poisson le long du littoral. Outre les avantages pour les poissons et les autres espèces sauvages, le projet devrait apporter d'importants avantages culturels et communautaires à la Première Nation Semiahmoo. Les travaux d'étude et de conception ont été et continueront d'être entrepris en partenariat avec la Nation.

Projet de terrain marécageux à Tsawwassen v

Le projet de terrain marécageux à Tsawwassen est un projet de collaboration entre l'Administration portuaire et la Première Nation Tsawwassen. Il se compose des éléments suivants :

Expansion des marais au large de la digue extérieure en face de la communauté de la Première Nation Tsawwassen afin de restaurer l'étendue historique du marais

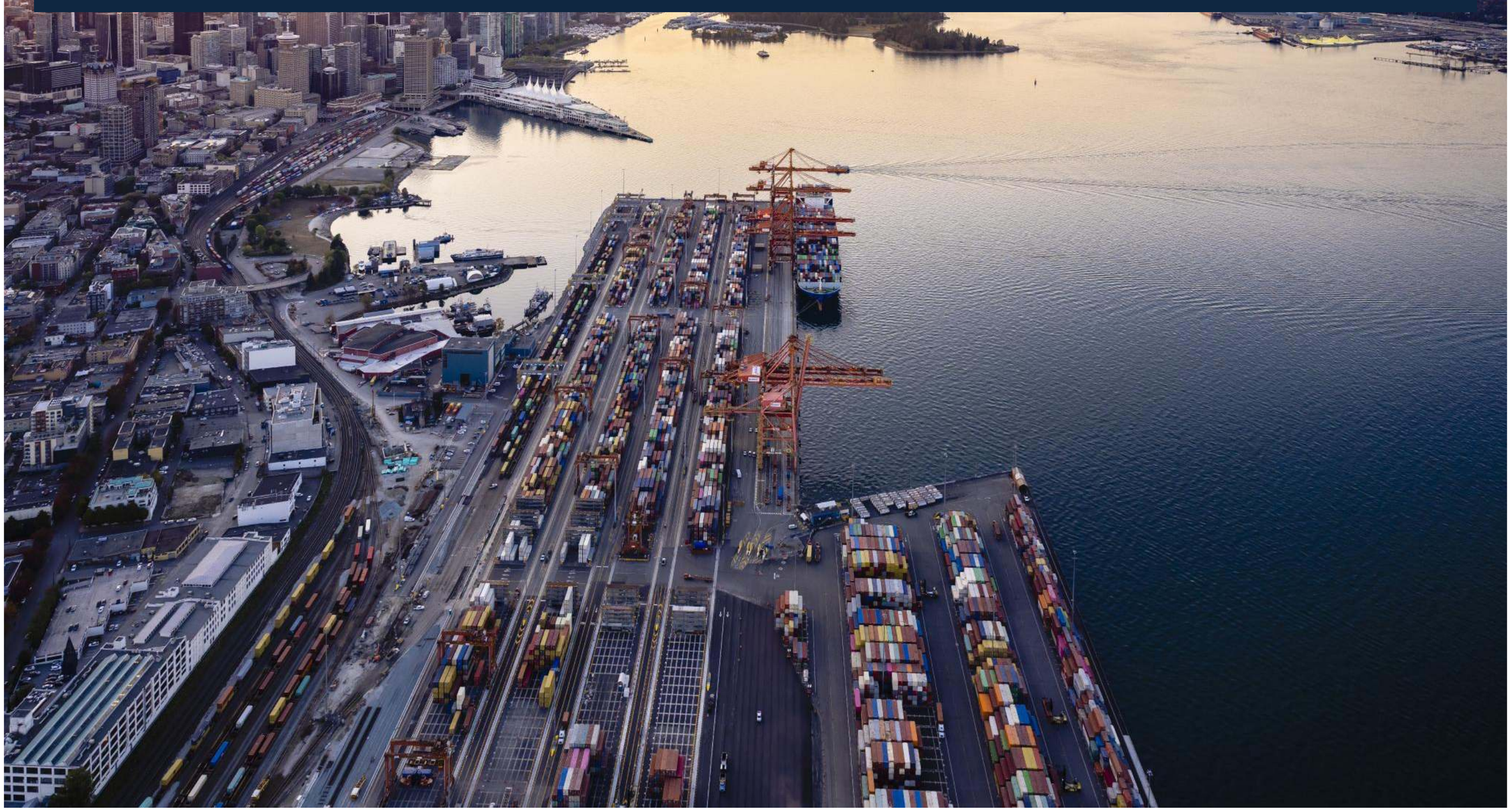
Augmentation de la valeur et de l'utilisation de l'habitat du poisson en améliorant l'habitat du chenal de marée dans la partie sud des marais; cela implique la modification du chenal et/ou la mise en place de grands débris ligneux

Activités menées en 2022	Objectifs en 2023	Aperçu des principales répercussions (réelles ou prévues)
Collaboration et développement avancé de la conception avec la Première nation Tsawwassen	Soutien à la consultation communautaire de la Première Nation Tsawwassen sur le projet Élaboration de la demande d’autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et consultation Progression des ententes relatives au régime foncier avec la Première Nation Tsawwassen et la province	Augmentation de la valeur de l'habitat du poisson et fourniture d'une gamme d'avantages écologiques supplémentaires et/ou d'avantages pour la communauté de la Première Nation Tsawwassen

© 2023 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.



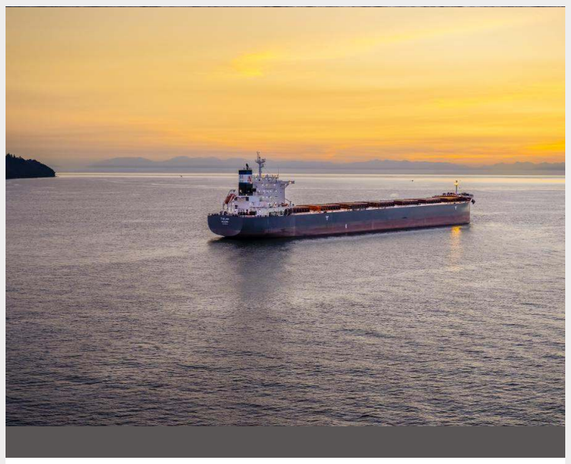
En savoir plus

Écosystèmes sains >

Biodiversité

Lutte contre le changement climatique >

Qualité de l’air et émissions de gaz à effet de serre
Adaptation au changement climatique



Pratiques responsables >

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Écosystèmes sains

Nous nous efforçons de maintenir des écosystèmes sains dans notre territoire de compétence en mettant l'accent sur le soutien de la biodiversité, la protection des espèces en péril et le maintien de la qualité de l'eau. Qu'il s'agisse de soutenir les systèmes alimentaires et hydriques locaux ou de renforcer la résilience climatique, les écosystèmes sains offrent des avantages écologiques, économiques et culturels essentiels. Les écosystèmes sont menacés par le déclin de la biodiversité, qui réduit leur résilience, leur productivité et leur capacité à accueillir diverses formes de vie.

À l'échelle mondiale, la perte de biodiversité se produit à un rythme sans précédent, les espèces disparaissant des dizaines, voire des centaines de fois plus vite que le taux d'extinction naturel[1]. Cette perte de biodiversité est causée par la destruction et la dégradation des habitats, les espèces envahissantes, la déforestation et les effets du changement climatique tels que l'élévation du niveau de la mer, l'augmentation des températures, l'acidification des océans et les changements dans les précipitations saisonnières. Le cadre mondial des Nations unies pour la biodiversité, adopté lors de la COP 15 en décembre 2022, fournit un cadre pour lutter contre la perte de biodiversité, restaurer les écosystèmes et protéger les droits des peuples Autochtones.

Le Port de Vancouver mène ses activités dans une région où la biodiversité est la plus grande de toutes les provinces et de tous les territoires du Canada, et où le nombre d'espèces en péril est l'un des plus élevés[2]. Notre territoire de compétence abrite deux réserves nationales de faune, cinq zones provinciales de gestion de la faune, trois zones désignées de conservation du sébaste, et un habitat critique désigné pour les épaulards résidents du Sud. Les activités portuaires, notamment le trafic maritime, les rejets planifiés et non planifiés des navires, le dragage, l'exploitation des terminaux et le développement des infrastructures, peuvent avoir une incidence sur la biodiversité comme suit :

- En réduisant la qualité de l'eau par la pollution due au ruissellement des eaux pluviales, aux déversements et aux rejets des navires, y compris les eaux grises et les eaux de lavage des systèmes d'épuration des gaz d'échappement des navires (épurateurs)
- En nuisant à la santé et à l'abondance des espèces aquatiques et terrestres par la perte, la dégradation et la fragmentation de l'habitat, l'introduction d'espèces envahissantes, le bruit et les vibrations sous-marins, les collisions avec les navires, les sols ou les eaux souterraines contaminés, ainsi que le bruit et la lumière terrestres
- En réduisant la qualité des sols par des déversements sur terre

Nous dirigeons et soutenons une série de programmes et d'initiatives visant à réduire et à atténuer ces impacts et à soutenir la santé des écosystèmes.

Il y a actuellement plus de 35 espèces en péril répertoriées au niveau fédéral qui sont présentes, ou qui sont susceptibles d'être présentes, dans notre territoire de compétence. En vertu de la *Loi fédérale sur les espèces en péril* les espèces déterminées comme étant en péril sont légalement protégées contre les perturbations sur les terres fédérales. La désignation de l'habitat essentiel pour ces espèces ou l'inscription sur la liste de nouvelles espèces peut créer des contraintes sur les activités portuaires et les développements. Certaines de ces espèces en péril, telles que les épaulards résidents du Sud, ont également une importance culturelle et spirituelle considérable pour les groupes Autochtones locaux.

[1] United Nations Environment Programme, Making Peace with Nature, page 69, 2021
https://wedocs.unep.org/xmlui/bitstream/handle/20.500.11822/34948/MPN.pdf
[2] FACETS Journal, Protecting biodiversity in British Columbia, page 151, 2019
https://www.facetsjournal.com/doi/pdf/10.1139/facets-2018-0042

Processus d'examen environnemental et d'examen de projet

Notre processus d'examen environnemental et d'examen de projet (PER) constitue un élément clé de notre approche de gestion visant à maintenir des écosystèmes sains. Il s'agit également de l'un des outils que nous utilisons pour remplir nos obligations de gestion de l'environnement en vertu de la *Loi maritime du Canada* et de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Avant que les promoteurs des projets 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 permis 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, selon l'évaluation réalisée en s'appuyant sur les directives du gouvernement du Canada. 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, par exemple en émettant des ordonnances d'arrêt des travaux pour stopper certaines activités ou des mesures correctives pour rectifier un cas de non-conformité.

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- mené à terme 157 examens environnementaux et de projets, ayant donné lieu à 156 permis approuvés et à une demande de permis non approuvée;
- réalisé 12 examens préliminaires de projets, dans le cadre desquels nous fournissons aux promoteurs de projets une liste d'information et d'études requises pour leur demande de permis;
- mené 454 examens documentaires des autodéclarations, rapports de surveillance environnementale, et rapports de surveillance indépendants, ainsi que 12 visites de site liées à la conformité.
- pris en compte et résolu un avis de non-conformité d'un détenteur de permis qui n'a pas respecté l'exigence relative à la présence d'un contrôleur environnemental au cours de la réalisation des activités pouvant avoir une incidence sur le poisson et son habitat.

Biodiversité

Notre approche

La politique environnementale de l'Administration portuaire nous engage à mener nos opérations de manière durable sur le plan environnemental afin de remplir notre mandat en tant qu'administration portuaire canadienne et de faire progresser notre vision. Nous dirigeons et soutenons un large éventail de programmes visant à réduire et à atténuer les répercussions des opérations portuaires sur l'environnement et à protéger l'air, le sol et l'eau à l'intérieur et à l'extérieur de notre territoire de compétence. En particulier, nous concentrons nos efforts sur la gestion et la réduction des effets qui peuvent nuire à la biodiversité, et sur la promotion de notre priorité stratégique visant à inverser la perte de biodiversité en restaurant l'habitat et en protégeant les espèces en péril. Notre approche comprend ce qui suit :

- Prendre des mesures pour réduire les répercussions du bruit sous-marin sur les espèces en péril grâce à notre programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés (ECHO), au programme EcoAction et au processus d'examen environnemental et d'examen de projet (PER).
- Repérer et comprendre l'habitat essentiel des espèces en péril répertoriées à l'échelle fédérale qui sont probablement présentes dans notre territoire de compétence, comme les épaulards résidents du Sud, l'effraie et la petite chauve-souris brune.
- Par le biais de notre processus PER, examiner les propositions de projets afin d'évaluer les conséquences potentielles sur la qualité de l'eau et la biodiversité et appliquer les conditions des permis afin d'atténuer les répercussions.
- Réduire au minimum l'introduction et la prolifération d'espèces envahissantes à travers notre territoire de compétence en fixant les conditions des permis PER, et en menant des programmes de traitement des plantes envahissantes, en collaboration avec le gouvernement.
- Mener des activités de surveillance du bruit terrestre et du bruit sous-marin.
- Effectuer des visites sur place et des analyses documentaires afin de confirmer la conformité aux conditions d'atténuation environnementale des permis par l'intermédiaire de notre programme de conformité, de surveillance et de mise en application.
- Gérer et restaurer les sites contaminés par l'intermédiaire de notre programme de gestion des sites contaminés.
- Entreprendre des efforts de conservation, de mise en valeur et de restauration de l'habitat, en collaboration avec les communautés Autochtones, dans le cadre de notre programme de mise en valeur de l'habitat.
- Limiter les rejets d'eaux noires, d'eaux grises et des boues de lavage des navires se trouvant dans le territoire de compétence de l'Administration Vancouver-Fraser par le biais des protocoles de notre Guide d'information du port.
- Signaler les déversements de pollution marine à la Garde côtière canadienne, conformément au *Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures*.

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Lancement d'un programme de surveillance de l'écosystème dans l'inlet Burrard, avec la collecte d'un ensemble complet de données sur les indicateurs de la qualité de l'eau, en collaboration avec la Nation Tsleil-Waututh
- Mise en œuvre de l'une des premières interdictions par une administration portuaire au Canada concernant le rejet des boues de lavage des épurateurs lorsque les navires sont à quai ou au mouillage dans le Port de Vancouver
- Début de la mise à jour nos lignes directrices en matière de gestion des eaux de ruissellement afin de fournir à nos locataires les pratiques exemplaires pour l'élaboration de plans de gestion des eaux de ruissellement et des suggestions sur les technologies écologiques à envisager pour le traitement et la gestion des eaux de ruissellement, comme les rigoles de drainage biologiques et les toits verts
- Grâce à notre programme ECHO, coordination des mesures de réduction du bruit sous-marin pour les cétacés en danger sur près de 80 milles nautiques de la mer des Salish, en encourageant les opérateurs de navires à ralentir ou à rester à distance de l'habitat critique des cétacés en péril, avec un taux de participation record de 86 % des navires en transit
- Réalisation d'un inventaire préliminaire des zones humides afin de repérer et de classer les zones humides ou les zones humides potentielles au sein de notre territoire de compétence et susceptibles d'avoir une valeur en tant qu'habitat pour les poissons et les espèces sauvages
- Début de la cartographie des actifs naturels dans et autour du territoire de compétence de l'Administration portuaire - tels que les forêts, les estuaires, les parcs, les zostères et les zones humides - afin d'informer le développement de la première stratégie de biodiversité de l'Administration portuaire et repérer les zones potentielles pour la mise en valeur de l'habitat
- Conclusion de notre étude sur l'utilisation de l'habitat par les esturgeons blancs juvéniles, qui évalue la répartition géographique des saumons juvéniles à l'intérieur et autour de notre territoire de compétence, en partenariat avec la Fraser River Sturgeon Conservation Society et le ministère provincial des Forêts, des Terres, des Opérations sur les ressources naturelles et du Développement rural

En 2023, nous allons faire ce qui suit :

- Poursuivre l'élaboration de notre première stratégie en matière de biodiversité afin d'inverser la tendance à la perte de biodiversité et d'orienter notre approche de la restauration des habitats et de la protection des espèces en péril.
- Procéder à une évaluation de l'habitat afin d'acquérir des connaissances sur l'étendue, l'abondance et la répartition actuelles des espèces en péril dans notre territoire de compétence et d'orienter l'élaboration de mesures d'atténuation.
- Poursuivre les efforts d'échantillonnage et d'établissement de rapports annuels dans l'inlet Burrard dans le cadre de notre programme de surveillance de l'écosystème, en collaboration avec la Nation Tsleil-Waututh.
- Utiliser les résultats de notre étude sur l'utilisation de l'habitat de l'esturgeon blanc juvénile pour développer des approches et des outils de gestion afin d'atténuer les effets des projets sur l'esturgeon blanc juvénile.
- Publier nos nouvelles lignes directrices sur la gestion des eaux de ruissellement à l'intention des locataires.
- Continuer à travailler avec les parties prenantes régionales et les communautés Autochtones pour créer et améliorer l'habitat afin de soutenir les habitats des espèces en péril, des poissons et de la faune par le biais de notre programme de mise en valeur de l'habitat.

Surveillance de l'écosystème dans l'inlet Burrard

L'Administration portuaire travaille à l'élaboration d'un programme de surveillance de l'écosystème dans l'inlet Burrard, en mettant l'accent sur le suivi et la communication d'indicateurs clés de la santé de l'écosystème, tel que la qualité de l'eau et des sédiments, en collaboration avec la Nation Tsleil-Waututh et Metro Vancouver. L'objectif à long terme de ce programme consiste à recueillir des renseignements sur l'état de l'écosystème de l'inlet Burrard afin d'orienter l'élaboration des politiques, programmes et initiatives futurs de l'Administration portuaire.

En 2022, l'Administration portuaire et ses partenaires ont continué à recueillir des échantillons d'eau dans le cadre d'un programme d'échantillonnage sur le terrain de 16 mois dans l'inlet Burrard. Les échantillons de terrain ont été prélevés sur six sites d'échantillonnage dans l'inlet et sont actuellement compilés et analysés pour évaluer l'état de cinq indicateurs de santé de l'écosystème (qualité de l'eau, sédiments, invertébrés benthiques, plancton et état trophique). L'échantillonnage annuel et les rapports devraient se poursuivre pendant au moins les cinq prochaines années.

Interdire le rejet des boues de lavage des épurateurs dans le Port de Vancouver

Les boues de lavage des épurateurs sont le sous-produit des systèmes de nettoyage des gaz d'échappement, communément appelés « épurateurs ». Les épurateurs sont utilisés par les exploitants de navires pour éliminer le soufre et d'autres contaminants des gaz d'échappement des navires, conformément au règlement de 2020 de l'Organisation maritime internationale (OMI) limitant la teneur en soufre du combustible marin. Lorsque les boues de lavage des épurateurs sont rejetées dans le milieu marin, elles peuvent avoir des effets toxiques sur la vie marine en raison de la présence de polluants tels que des métaux, des hydrocarbures et des acides sulfureux et nitreux, qui peuvent s'accumuler dans le réseau trophique et avoir un effet négatif sur la santé des écosystèmes marins.

À la suite d'une mobilisation avec les associations de transport maritime, les communautés Autochtones et le gouvernement, nous sommes devenus l'une des premières administrations portuaires au Canada à introduire des restrictions sur le rejet des boues de lavage des épurateurs à partir du 1er mars 2022. Les nouvelles restrictions interdisent aux navires de rejeter les boues de lavage des épurateurs lorsqu'ils sont à quai ou au mouillage dans le Port de Vancouver. Ces restrictions ont été introduites sur la base d'une étude réalisée par une tierce partie qui a montré que le rejet des boues de lavage des épurateurs pouvait entraîner des niveaux de certains contaminants qui dépassent les seuils fixés pour la protection de la vie aquatique.

En plus de restreindre le rejet des boues de lavage des épurateurs lorsque les navires sont à quai ou au mouillage, l'Administration portuaire prévoit de mettre en œuvre deux phases supplémentaires de restrictions concernant les épurateurs dans le Port de Vancouver. La deuxième phase de restrictions interdira le rejet des boues de lavage des épurateurs dans toutes les eaux relevant de la compétence de l'Administration portuaire, tandis que la troisième phase exigera l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre ou de carburants de substitution, interdisant de fait l'utilisation de systèmes d'épuration pour améliorer la qualité de l'eau et de l'air. Les détails de ces restrictions supplémentaires seront déterminés à la suite d'une mobilisation plus poussée avec l'industrie, le gouvernement et les groupes Autochtones sur les impacts environnementaux et les considérations de sécurité liés à l'utilisation des épurateurs.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Lutte contre le changement climatique

Les émissions de gaz à effet de serre provenant des activités humaines ont provoqué une augmentation de 1,1 °C des températures mondiales depuis l'ère préindustrielle et dans une région spécifique comme la Colombie-Britannique, le réchauffement de la planète pourrait atteindre 4,4 °C au cours du siècle prochain[1]. Les conséquences de ce réchauffement sont déjà bien visibles : la fonte des glaciers, la hausse du niveau de la mer, la multiplication des feux de forêt, des sols gelés à l'année longue et des vagues de chaleur et de froid sans précédent, pour ne citer que ces changements. Il est donc essentiel de prendre des mesures pour lutter contre le changement climatique et les phénomènes météorologiques extrêmes sont considérés comme les risques les plus graves à court terme pour l'économie mondiale[2]. Les mesures prises aujourd'hui détermineront la qualité de vie de nos enfants et de nos petits-enfants. Il est donc de notre devoir d'agir pour limiter les effets du changement climatique et d'investir dans l'adaptation à ses conséquences.

Les activités portuaires contribuent aux sources importantes d'émissions atmosphériques, qui contribuent au changement climatique et affectent négativement la qualité de l'air. Selon l'inventaire des émissions atmosphériques de Port Metro Vancouver, les activités portuaires ont généré 1 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Colombie-Britannique en 2018[3]. Les émissions de GES proviennent de diverses sources, notamment de la combustion de carburants diesel par les navires et les camions, de la consommation d'électricité et de gaz à effet de serre et de la culture non, qui contribuent au changement climatique, ainsi que des polluants atmosphériques tels que des particules fines (PM2,5), des oxydes d'azote (NOx) et des oxydes de soufre (SOx), qui ont des effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement. Les émissions de GES et de polluants atmosphériques sont souvent générées par les mêmes sources et peuvent être réduites par des mesures similaires. Par exemple, la réduction de la consommation de carburant diesel par les navires et les camions réduira non seulement les émissions de GES, mais également les émissions de polluants atmosphériques. Les émissions de GES et de polluants atmosphériques sont donc souvent gérées ensemble afin de maximiser les avantages pour l'environnement et la santé humaine.

Les effets du changement climatique, comme l'élévation du niveau de la mer et des événements climatiques extrêmes, représentent une menace pour les infrastructures portuaires, les activités économiques et les communautés côtières. Le rapport d'évaluation du climat de 2020 de Port Metro Vancouver (Port Vancouver) a identifié plusieurs risques climatiques importants pour les activités portuaires, notamment l'augmentation de la température, la hausse du niveau de la mer, les changements dans les régimes de précipitations et l'augmentation de la fréquence et de la gravité des événements météorologiques extrêmes. Ces risques peuvent avoir des conséquences importantes sur les infrastructures portuaires, les opérations et les communautés environnantes. Il est donc essentiel que les activités portuaires prennent des mesures pour atténuer ces risques et s'adapter à leurs conséquences.

L'augmentation de l'efficacité énergétique et la promotion de l'électrification des activités portuaires et l'adoption de carburants et de technologies à faibles émissions sont des éléments importants des mesures visant à réduire les émissions de GES et les émissions de polluants atmosphériques. Les mesures d'adaptation, telles que la construction d'infrastructures résilientes aux changements climatiques, l'amélioration de la capacité d'évacuation et d'intervention d'urgence et la protection des écosystèmes côtiers, sont également importantes pour réduire la vulnérabilité des activités portuaires aux effets du changement climatique. Il est également important de prendre en compte les impacts du changement climatique sur les communautés environnantes et de travailler avec elles pour développer des stratégies d'adaptation efficaces.

Afin de donner l'exemple par l'intermédiaire de nos propres pratiques, nous sommes engagés à réduire de 45 % les émissions de gaz à effet de serre de notre entreprise d'ici à 2030 par rapport au niveau de l'année de référence 2010, et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Notre approche

Notre priorité stratégique consiste à faciliter la transition vers des émissions nettes nulles pour le Port de Vancouver d'ici 2050. En collaboration avec les administrations portuaires de Seattle et Tacoma et le Northwest Seaport Alliance, nous avons établi une vision audacieuse, à l'aide de la Stratégie sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques dans la région du bassin de Georgie et du Puget Sound. Cette vision est soutenue par des objectifs ambitieux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, ainsi que par des mesures et des initiatives visant à atteindre ces objectifs. Nous nous efforçons également d'être un leader dans la région du bassin de Georgie et du Puget Sound en matière de qualité de l'air, et nous mettons en avant par le biais de programmes et d'initiatives environnementales, tels que le bilan d'émissions, et par des collaborations avec d'autres administrations portuaires et d'autres intervenants.

La réalisation de nos objectifs en matière de réduction des émissions nécessitera des mesures actives de collaboration avec le gouvernement et l'industrie. Nous avons mis en place les mesures suivantes pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions :

- Accroître l'efficacité de l'équipement et encourager le transition vers des carburants moins polluants.
- Mettre en œuvre des mesures de gestion de la demande, telles que des incitations efficaces et meilleures comportant des contrôles basés sur des émissions, pour une réduction des polluants atmosphériques émis par les navires.
- Promouvoir l'utilisation de carburants à faibles émissions comme le diesel renouvelable, le biodiesel, le gaz naturel et le gaz naturel renouvelable.
- Fournir la réalisation de l'infrastructure nécessaires pour appuyer les technologies à émission zéro et à faibles émissions.
- Mettre en œuvre des mesures de gestion de la demande, telles que des incitations efficaces et meilleures comportant des contrôles basés sur des émissions, pour permettre l'utilisation de carburants et de technologies à émissions faibles ou nulles, tel que l'équipement alimenté par une batterie électrique, les installations de recharge à forte capacité, l'expansion de l'alimentation à quai et l'utilisation de la technologie de l'hydrogène.
- Promouvoir l'adoption rapide de technologies à émissions faibles ou nulles par le biais d'essais et de démonstrations.
- Mettre en œuvre des mesures de gestion de la demande, telles que des incitations efficaces et meilleures comportant des contrôles basés sur des émissions, pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre provenant des navires de croisière et des traversiers.

Rendement

En 2020, nous avons fait progresser de nos programmes et initiatives environnementaux présentés avec les mesures prévues en 2019 dans les secteurs suivants :

- Planification et surveillance

Inventaire des émissions de port

Tous les cinq ans, nous préparons un inventaire détaillé des émissions atmosphériques et des gaz à effet de serre pour l'ensemble de la région portuaire. Cet inventaire comprend les émissions provenant de toutes les activités maritimes, portuaires et de transport routier, ferroviaire et fluvial connexes, les valeurs historiques, l'équipement non routier et les opérations aéroportuaires.

Progrès en 2022

Nous avons fait appel aux auditeurs et aux utilisateurs du port pour obtenir, compiler et analyser les données d'activité afin de produire l'inventaire de référence pour 2020.

Mesures prévues en 2023

Nous prévoyons le dialogue avec les parties prenantes tout au long de l'année et d'ici à la fin de 2023, publier un rapport décrivant les commentaires reçus.

- Surveillance de la qualité de l'air

Mesures prévues en 2023

Nous collaborons avec le gouvernement régional (région métropolitaine de Vancouver) d'autres partenaires pour surveiller et améliorer en permanence notre compréhension de la qualité de l'air et des émissions portuaires sur la qualité de l'air locale.

Progrès en 2022

Nous avons continué à travailler avec nos partenaires pour lancer l'étude sur la qualité de l'air de Strathcona, une étude de trois ans visant à mieux comprendre la qualité de l'air dans le quartier de Strathcona à Vancouver et à déterminer les possibilités d'amélioration.

Mesures prévues en 2023

Installer les stations de surveillance restantes et les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

Publier des rapports trimestriels sur les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

- Plan d'action sur le climat et la qualité de l'air

En collaboration avec les parties prenantes, nous élaborons un plan d'action visant à faciliter la mise en place d'un port zéro émission d'ici 2050.

Progrès en 2022

Nous avons commencé à mobiliser les parties prenantes externes dans le but de jeter les bases d'un processus de consultation sur les stratégies de réduction des émissions pour le port.

Mesures prévues en 2023

Poursuivre la stratégie avec les parties prenantes et les mettre en œuvre les mesures prévues dans le plan d'action.

- Surveillance de la qualité de l'air

Nous collaborons avec le gouvernement régional (région métropolitaine de Vancouver) d'autres partenaires pour surveiller et améliorer en permanence notre compréhension de la qualité de l'air et des émissions portuaires sur la qualité de l'air locale.

Progrès en 2022

Nous avons continué à travailler avec nos partenaires pour lancer l'étude sur la qualité de l'air de Strathcona, une étude de trois ans visant à mieux comprendre la qualité de l'air dans le quartier de Strathcona à Vancouver et à déterminer les possibilités d'amélioration.

Mesures prévues en 2023

Installer les stations de surveillance restantes et les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

Publier des rapports trimestriels sur les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

- Plan d'action sur le climat et la qualité de l'air

En collaboration avec les parties prenantes, nous élaborons un plan d'action visant à faciliter la mise en place d'un port zéro émission d'ici 2050.

Progrès en 2022

Nous avons commencé à mobiliser les parties prenantes externes dans le but de jeter les bases d'un processus de consultation sur les stratégies de réduction des émissions pour le port.

Mesures prévues en 2023

Poursuivre la stratégie avec les parties prenantes et les mettre en œuvre les mesures prévues dans le plan d'action.

- Surveillance de la qualité de l'air

Nous collaborons avec le gouvernement régional (région métropolitaine de Vancouver) d'autres partenaires pour surveiller et améliorer en permanence notre compréhension de la qualité de l'air et des émissions portuaires sur la qualité de l'air locale.

Progrès en 2022

Nous avons continué à travailler avec nos partenaires pour lancer l'étude sur la qualité de l'air de Strathcona, une étude de trois ans visant à mieux comprendre la qualité de l'air dans le quartier de Strathcona à Vancouver et à déterminer les possibilités d'amélioration.

Mesures prévues en 2023

Installer les stations de surveillance restantes et les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

Publier des rapports trimestriels sur les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

- Trafic maritime

Programme Ecoaction

Nous offrons aux exploitants des navires les plus propres et des services et réduisons les émissions atmosphériques pour les navires qui font escale dans le port.

Progrès en 2022

Finalisation de la mise à jour du programme Ecoaction sur les critères pour la reconnaissance des navires et la structure de gouvernance pour développer le recrutement aux initiatives d'alimentation à quai et aux initiatives de réduction de la vitesse des navires.

Octroi de 1,0 million de dollars de mesures incitatives au titre du programme Ecoaction aux lignes maritimes qui ont amorcé leurs opérations à quai en 2021.

Mesures prévues en 2023

Lancement du programme Ecoaction dans le cadre du nouveau programme de réduction des émissions de navires et de mise en œuvre des mesures incitatives au titre du programme Ecoaction pour les navires qui font escale dans le port.

Publier des rapports trimestriels sur les données recues du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

- Alimentation à quai

Nous offrons des raccordements à l'alimentation à quai au niveau du terminal de croisière et des lieux de mouillage de croisières à Vancouver, et nous travaillons à étendre la capacité aux navires de ravitaillement, aux traversiers et aux navires à quai.

Progrès en 2022

Achèvement de l'installation d'un nouveau système d'alimentation à quai au terminal 2 ordonnez Canfero.

Réalisation de 113 escales à l'alimentation à quai à l'aide de la technologie de basket ainsi pris de 6 000 tonnes métriques d'émissions de gaz à effet de serre.

Mesures prévues en 2023

Poursuivre la mise en service des systèmes d'alimentation à quai au terminal 2 et la construction d'un système d'alimentation à quai pour le quai 46 et le quai 40.

Mise en service d'un système d'alimentation à quai pour les navires de croisière et les traversiers au terminal de croisière de Canada Place.

- Carburants marins de remplacement

Nous travaillons à faciliter l'utilisation de carburants marins de remplacement comme les biocarburants, le gaz naturel liquéfié (GNL) et le méthanol, tout en surveillant l'évolution de la réglementation et des technologies internationales.

Progrès en 2022

Participation à Shipping Fuels Lab, un partenariat européen de collaboration sur la recherche et l'innovation visant à accélérer la décarbonisation des carburants marins de remplacement.

Participation à des études industrielles visant à améliorer la compréhension des carburants marins de remplacement et de l'infrastructure d'alimentation de ces carburants dans le Port de Vancouver.

Mesures prévues en 2023

Poursuivre la collaboration avec Fuels Lab pour améliorer la compréhension des carburants marins de remplacement et de l'infrastructure d'alimentation de ces carburants dans le Port de Vancouver.

Terminaux et locataires

- Système de détérioration de permis sur camions (TLS)

Progrès en 2022

Nous maintenons des exigences de rendement environnemental minimal auxquelles les camions portés conformes accèdent au port.

Mesures prévues en 2023

Mobilisation des parties prenantes à propos des changements apportés aux exigences du système de détérioration des camions selon les âge, une comparaison à la norme 2010 et nous avons reçu reporté la programme pour permettre aux propriétaires-exploitants de camions d'acquérir des camions conformes au programme.

- Programme de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier

Nous encourageons le remplacement graduel des vieux équipements diesel par un nouvel équipement plus propre offrant des mesures de contrôle des émissions modernes en proposant des frais et rabais, ce qui peut permettre une réduction des polluants atmosphériques allant jusqu'à 90 %.

Progrès en 2022

Réalisation de mobilisation des parties prenantes sur les changements proposés au programme, qui décrivent les nouveaux critères de rabaissez et les restrictions aux équipements de niveau 2 et de niveau 3 dont les émissions atmosphériques sont plus au gaz combustibles.

Mesures prévues en 2023

Mise en œuvre des changements apportés aux critères de rabais et aux restrictions relatives à l'équipement de niveau 2 et 3 du programme de l'équipement plus ancien et plus polluant au profit d'équipement répondant aux normes des moteurs de niveau 4 ou plus.

- Climate Smart

Nous travaillons en partenariat avec Climate Smart pour créer une formation propre au port du chauffeur de camion pour les parcs, et un programme d'élaboration de rapports pour les locataires qui fait du certification de leur niveau et leurs réductions des gaz à effet de serre.

Progrès en 2022

Offre d'un financement à sophistications pour qu'le permet d'un chauffeur de camion pour les parcs, et d'un programme d'élaboration de rapports pour les locataires de gaz à effet de serre.

Mesures prévues en 2023

Poursuivre l'évaluation de la mise en œuvre des programmes et des initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Continuer à faciliter la mise en œuvre d'énergie et à planifier l'avenir de l'électrification du port, y compris l'élaboration d'une stratégie de port zéro émission et le développement d'une infrastructure de recharge rapide pour les applications à usage industriel.

- Energy action

En partenariat avec BC Hydro, nous mettons en place des mesures incitatives dans le but d'accélérer la mise en œuvre des initiatives de conservation de l'énergie et de l'électrification des activités portuaires.

Progrès en 2022

Poursuivre l'évaluation de la mise en œuvre des initiatives de conservation de l'énergie et à planifier l'avenir de l'électrification du port, y compris l'élaboration d'une stratégie de port zéro émission et le développement d'une infrastructure de recharge rapide pour les applications à usage industriel.

Mesures prévues en 2023

Continuer à faciliter la mise en œuvre d'énergie et à planifier l'avenir de l'électrification du port, y compris l'élaboration d'une stratégie de port zéro émission et le développement d'une infrastructure de recharge rapide pour les applications à usage industriel.

Essai de technologies à émissions faibles ou nulles au Port de Vancouver

Dans le cadre de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'administration portuaire de Vancouver, nous avons mis en place différentes mesures incitatives pour encourager l'adoption de technologies à émissions faibles ou nulles. Ces mesures incitatives ont été financées par le fonds de 1,0 million de dollars pour soutenir la transition de la communauté portuaire vers une économie à faibles émissions de carbone. Le fonds a été lancé en 2019 et a été financé par le biais de la vente de crédits. Administration portuaire Vancouver Fraser, le conseil de l'administration du port de Vancouver a approuvé la création du fonds pour financer l'essai de divers carburants et technologies à faible taux d'émissions sur la propriété du port.

En 2020, dans le cadre de l'initiative de technologies à faibles taux d'émissions, l'Administration portuaire Vancouver Fraser a financé des projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique sur les terres et sur l'eau de la région portuaire. Les projets financés par le fonds de l'initiative de technologies à faibles taux d'émissions ont été sélectionnés par un comité d'examen indépendant. Le comité était composé de représentants de l'industrie, du milieu universitaire et des organismes sans but lucratif. Le comité a examiné chaque proposition de projet en fonction de critères tels que la faisabilité technique, le potentiel de réduction des émissions et la rentabilité. Les projets qui ont été jugés les plus prometteurs ont été recommandés à l'autorité portuaire pour financement.

En 2020, l'Administration portuaire Vancouver Fraser a financé des projets dans un certain nombre de domaines différents, notamment l'électrification des activités portuaires, l'utilisation de carburants à faibles émissions et de technologies pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. Les projets financés comprenaient des démonstrations de véhicules électriques à batterie, des systèmes de recharge pour les navires à quai et des projets visant à réduire les émissions des moteurs diesels. Ces projets ont été choisis parce qu'ils ont le potentiel de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique dans la région portuaire.

Port entretient inventaire' energy and of emissions by source category (2020)

Source	Energie (GJ)	GES (eq. CO2)	Polluants atmosphériques, tonnes métriques
Trafic maritime	5 609 956	689 065	13 890
Véhicules routiers	3 516 977	194 227	1 455
Réseau ferroviaire	2 191 157	162 256	2 205
Équipement de manutention des marchandises	3 210 458	79 627	1 034
Installations administratives	540 460	15 178	28
Total	**15 069 052**	**1 140 316**	**18 777**

Émissions de gaz à effet de serre liées au port par source

Émissions de polluants atmosphériques liées au port par source

Les polluants atmosphériques comprennent les oxydes de soufre, les oxydes d'azote, les particules fines, les composés organiques volatils, le monoxyde de carbone, l'ammoniac, le gaz d'effet de serre comprennent le dioxyde de carbone, le méthane et l'oxyde nitreux, exprimés en équivalent de dioxyde de carbone.

La collaboration au service de l'action climatique

Il est indispensable de collaborer pour parvenir à des avancées dans la lutte contre le changement climatique et protéger la qualité de l'air. En plus de faire progresser nos propres programmes et initiatives visant à réduire nos émissions, nous jouons un rôle de premier plan dans la collaboration avec d'autres ports et intervenants afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Une telle coopération de nos efforts de collaboration pour réduire les émissions atmosphériques peut être cruciale pour les collectivités environnantes.

Corridor vert entre la région du Grand-Nord du Pacifique et l'Alaska

Le corridor vert entre la région du Grand-Nord du Pacifique et l'Alaska est une collaboration entre les ports, les gouvernements, les compagnies de croisière et d'autres intervenants de l'industrie visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air le long de la côte ouest nord-américaine. Le Port d'Alaska, le corridor vert nord-américain et le Port de Vancouver ont tous signé un protocole d'entente (PE) en 2019 pour mettre en place un corridor vert entre ces trois ports. Le PE a été renouvelé en 2021 et a été élargi pour inclure le Port de Prince Rupert

Pratiques responsables

En tant qu'administration portuaire du Canada, notre mandat consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada passant par le Port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. Compte tenu de la nature mondiale des ports et des activités maritimes, la collaboration est essentielle pour progresser dans la réalisation de nos objectifs de développement durable. Notre vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde nous impose de donner l'exemple à travers nos propres pratiques, et de collaborer avec les ports internationaux, le gouvernement, l'industrie et les organisations environnementales 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.

Les pratiques responsables de la chaîne de valeur

Notre approche

Nous nous efforçons de faire progresser la durabilité au sein du Port de Vancouver et dans les chaînes d'approvisionnement mondiales grâce à un large éventail de collaborations régionales et internationales :

- Collaborer avec des ports du monder entier pour promouvoir l'action climatique au moyen d'initiatives telles que la Stratégie pour l'air pur des ports du nord-ouest; le Corridor vert entre la région du Nord-Ouest du Pacifique et l'Alask; et le Comité sur le climat et l'énergie de l'International Association of Ports and Harbors.
- Participer activement aux initiatives portant sur le transport maritime durable, comme le programme World Ports Climate Action Program, la Blue Sky Maritime Coalition, l'initiative sur le transport maritime durable, Sea-LNG, et la Society for Gas as a Marine Fuel.
- Collaborer avec des partenaires de l'industrie et d'autres ports afin favoriser les pratiques d'infrastructure durable, au moyen par exemple du groupe de travail West Coast Maritime Envision qui partage les pratiques exemplaires pour le développement d'une infrastructure durable.
- Montrer l'exemple par nos propres pratiques, par exemple en utilisant les cadres Envision et LEED pour informer le développement des infrastructures portuaires, et en participant à l'Alliance verte, un programme de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine.
- Collaborer à l'échelle régionale avec les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime, les communautés Autochtones et les groupes environnementaux afin de mieux comprendre et gérer les effets du transport maritime sur les cétacés à risque par l'intermédiaire du programme ECHO mené par l'Administration portuaire.
- 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 l'Alliance verte.

Qui décide des marchandises échangées par l'intermédiaire du port?

En tant qu'administration portuaire canadienne, notre mandat consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada en veillant à ce que les marchandises soient transportées en toute sécurité et de manière responsable par le Port de Vancouver. De la même façon que les administrations aéroportuaires ne sont pas responsables d'établir la politique d'immigration, les administrations portuaires canadiennes ne sont pas légalement autorisées à décider des marchandises dont le Canada fait le commerce. Les parties prenantes ont exprimé des préoccupations concernant les impacts sociaux et environnementaux de certains produits, tels que le charbon et le pétrole, qui sont expédiés par le Port de Vancouver. Nous reconnaissons l'importance de ces préoccupations, mais nous n'avons pas l'autorité légale de déterminer quelles ressources sont commercialisées au Canada - c'est le gouvernement fédéral qui s'en charge. En 2021, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de limiter le développement des mines de charbon thermique et de supprimer progressivement l'exportation de charbon thermique d'ici 2030, bien qu'aucune réglementation n'ait encore été adoptée. Apprenez-en davantage à propos des personnes chargées de décider des marchandises qui transitent par le Port de Vancouver.

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Obtention de la note maximale pour sept des huit indicateurs de rendement de l'Alliance verte, notamment le leadership environnemental, le bruit sous-marin, les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques, les impacts sur les communautés, la prévention des déversements, les espèces aquatiques envahissantes et les relations communautaires
- Obtention d'un prix Envision Platinum de l'Institute for Sustainable Infrastructure pour le projet d'agrandissement du terminal Centerm et le projet d'accès à la rive sud
- Contrôle de l'utilisation des cadres Envision et LEED par les locataires dans le cadre de notre processus d'examen environnemental et d'examen de projet
- Financement de la participation de sept locataires à l'initiative Climate Smart
- Organisation de deux petits-déjeuners avec les responsables de l'environnement des terminaux portuaires afin de partager les pratiques exemplaires en matière de durabilité et de gestion environnementale

Initiative Climate Smart

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 2022:

- BA Blacktop
- Fraser River Pile and Dredge
- JJM Construction
- Neptune Bulk Terminals
- Pacific Coast Terminals
- Administration de pilotage du Pacifique
- Western Stevedoring Company

Alliance verte

L'Alliance verte est un programme de certification environnementale conçue pour promouvoir les pratiques exemplaires environnementales dans l'ensemble de l'industrie maritime nord-américaine. Nous sommes membres de l'Alliance verte depuis 2012 et participons au comité consultatif West Coast ainsi qu'à divers groupes de travail pour élaborer de nouveaux indicateurs.

Pour obtenir la certification en tant que membre de l'Alliance verte, nous évaluons chaque année notre rendement environnemental sur la base de 149 critères dans huit catégories clés, dont les émissions de gaz à effet de serre, l'effet sur les communautés, la gestion des déchets et le bruit sous-marin. Notre auto-évaluation est ensuite vérifiée par un vérificateur externe accrédité tous les deux ans.

Pour l'année civile 2022, nous avons obtenu la note la plus élevée (5 sur 5, ou réussite) pour sept des huit indicateurs de rendement. Un niveau 5 démontre l'excellence et le leadership au sein de l'indicateur de rendement. Nos résultats sont indiqués ci-dessous :

	Résultats
Espèces aquatiques envahissantes	Réussite
Gaz à effet de serre et polluants atmosphériques	5
Prévention des déversements	5
Effet sur les communautés	5
Leadership environnemental	5
Gestion des déchets	3
Relations communautaires	5
Bruit sous-marin	5

À la fin de 2022, 44 % des principaux exploitants de terminaux du Port de Vancouver (13 sur 29) auront adhéré à l'Alliance verte, soit deux membres supplémentaires depuis 2020. Les exploitants de terminaux participants comprennent : GCT Deltaport, GCT Vanterm, Westridge Terminal, Neptune Bulk Terminals, Pacific Coast Terminals, West Coast Reduction, Seaspan Shipyard, West Coast Reduction, Western Stevedoring (Lynnterm), Westshore Terminals, G3, le terminal de croisières de Canada Place géré par CERES, et Tymac Launch Service. Parmi les armateurs participants, citons l'unité de maintenance de la flotte de BC Ferries, North Arm Transportation, SAAM Towage, et Seaspan ULC.

Prix Blue Circle

Nos prix Blue Circle récompensent les lignes maritimes dont la plus grande partie de la flotte participe à notre programme EcoAction, ainsi que les exploitants de terminaux et les autres locataires qui participent à notre initiative d'action en matière de consommation énergétique. Les lauréats de nos prix Blue Circle 2022 étaient les suivants :

- BC Ferries
- CMA CGM
- Evergreen Line
- Fednav Ltd.
- G2 Ocean Shipping Canada Limited
- Hapag-Lloyd
- HMM
- MOL Chemical Tankers Pte. Ltd.
- North Arm Transportation
- ONE - Ocean Network Express
- Pacific Basin Shipping (Canada) Ltd.
- SAAM Towage Canada
- Seaspan ULC
- Westwood Shipping Lines
- Yang Ming

Les ateliers d'évaluation de la gestion de l'énergie sur site ont été interrompus pendant la pandémie de COVID-19 et devraient reprendre en 2023. Par conséquent, nous n'avons malheureusement pas été en mesure de considérer les opérateurs de terminaux pour un prix Blue Circle en 2022. Nous sommes impatients d'organiser à nouveau ces ateliers et de renouer des relations avec les exploitants de terminaux dans les années qui viennent.

Taux de participation record pour protéger les cétacés en péril

En 2022, le programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés (ECHO) mené par l'Administration portuaire a souligné des taux de participation record de la part de l'industrie du transport maritime en ce qui concerne les initiatives volontaires de réduction du bruit sous-marin afin d'appuyer le rétablissement des épaulards résidents du Sud, une population de cétacés en péril emblématique qui revêt une importance culturelle et spirituelle significative pour les peuples Autochtones.

Depuis 2014, le programme ECHO réunit des partenaires et des conseillers issus d'organisations gouvernementales canadiennes et américaines, de l'industrie du transport maritime, de communautés Autochtones et d'organisations environnementales afin d'élaborer et de mettre en œuvre conjointement des mesures de réduction des menaces visant à soutenir le rétablissement des cétacés en péril au large des côtes de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington.

Au cours des mesures saisonnières 2022 du programme ECHO, les opérateurs de navires de plus de 100 organisations de transport maritime ont ralenti ou se sont tenus à l'écarte, ce qui a concerné le chiffre record de 86 %* de tous les navires naviguant dans les zones clés de l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud dans le banc Swiftsure, le détroit Haro, le passage Boundary, et le détroit Juan de Fuca. Ces mesures ont permis de réduire l'intensité du bruit sous-marin de près de 50 % dans le détroit Haro et le passage Boundary. Pour en savoir plus sur les mesures de réduction du bruit sous-marin du programme ECHO en 2022, consultez le rapport annuel 2022.

*Le taux de participation cumulé est calculé en divisant le nombre total de trajets des navires participants (5 763) par le nombre total de trajets de tous les navires (6 696) dans les zones de ralentissement et de déplacement latéral du programme ECHO.

Initiatives de réduction du bruit sous-marin

Initiative	**Taux de participation**				**Réduction du bruit ambiant**			
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Ralentissement volontaire des navires dans le détroit Haro	82%	91%	90%	93%	3.0 dB[1]	2.6 dB[1]	3.7 dB[1]	2.7 dB[1]
Ralentissement volontaire des navires dans le le passage Boundary	82%	91%	90%	93%	3.5 dB[2]	2.8 dB[2]	3.2 dB[2]	2.8 dB[2]
Déplacement latéral volontaire de la circulation des remorqueurs dans le détroit Juan de Fuca	76%	82%	88%	97%	~4–7 dB	~5 dB	~4–7dB	~4–7 dB[4]
Ralentissement volontaire de navires dans le banc Swiftsure - sortant	N/A	82%	81%	82%	N/A	~2 dB	N/A	~3.1 dB[3]
Ralentissement volontaire de navires dans le banc Swiftsure - essai entrant	N/A	N/A	N/A	82%	N/A	N/A	N/A	2.2 dB[3]

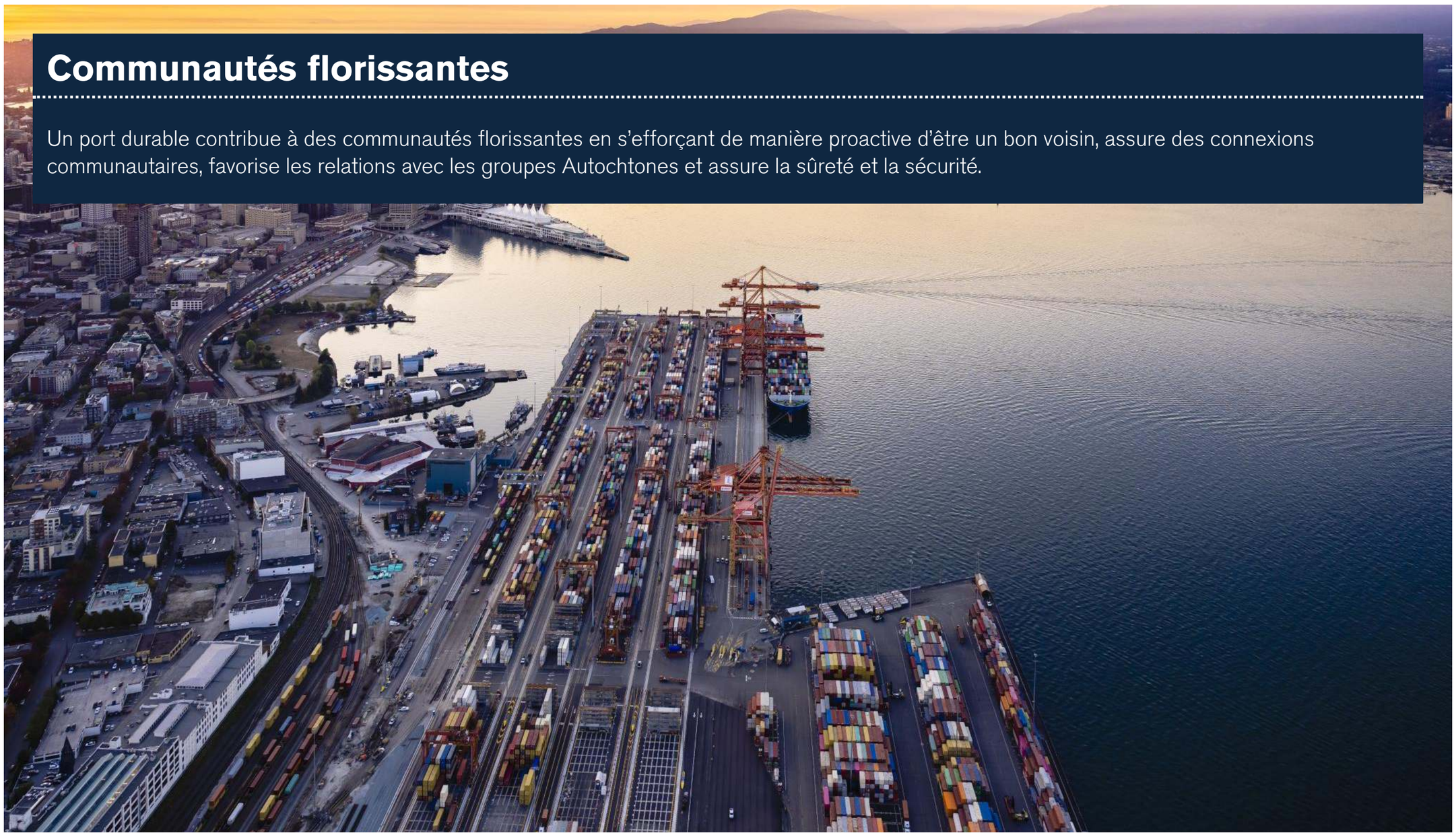
Remarque : La réduction du bruit ambiant est mesurée en décibels (dB), une unité logarithmique utilisée pour la mesure du bruit sous-marin.

[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]Réduction médiane du bruit ambiant à large bande mesuré pendant le ralentissement des navires dans le passage Boundary
[3]Réduction moyenne modélisée du bruit ambiant à large bande pendant le ralentissement des navires par rapport aux données de référence datant de juillet 2019
[4]Réduction estimée du bruit par trajet de remorqueur par rapport aux mesures des années précédentes

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Communautés florissantes

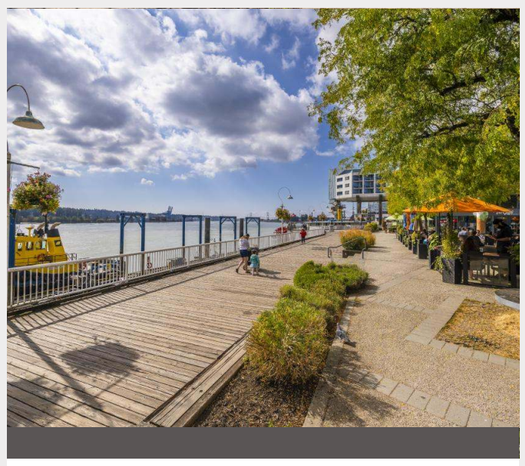
Un port durable contribue à des communautés florissantes en s'efforçant de manière proactive d'être un bon voisin, assure des connexions communautaires, favorise les relations avec les groupes Autochtones et assure la sûreté et la sécurité.



En savoir plus

Bon voisinage >

Relations communautaires
Préoccupations soulevées par les communautés, y compris le bruit et les nuisances



Liens avec les communautés >

Avantages pour les communautés

Relations avec les Autochtones >

Droits des Autochtones et réconciliation

Sûreté et sécurité >

Sûreté, sécurité et préparation aux situations d'urgence

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Bon voisinage

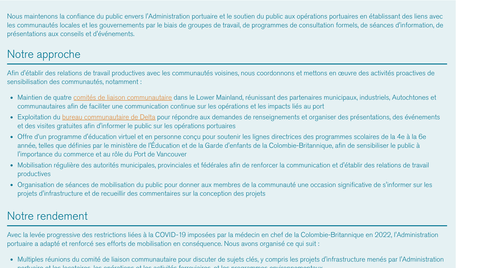
Le Port de Vancouver fonctionne 24 heures sur 24, sept jours sur sept, dans une zone urbaine densément peuplée de la région métropolitaine de Vancouver, qui compte plus de 2,5 millions d'habitants et dont la population devrait augmenter de plus de 35 000 personnes par an[1]. Le port borde 16 municipalités et se trouve à l'intersection des territoires traditionnels et des terres cédées en vertu d'un traité de plus de 35 groupes Autochtones de Salish du littoral.

Bien que les opérations portuaires aident les Canadiens et les entreprises canadiennes à rester connectés au marché mondial et créent des possibilités d'emploi significatives pour les familles à travers le Canada, ces activités peuvent également avoir un impact sur les communautés et leur bien-être en raison du bruit, de la pollution lumineuse, de la poussière, des odeurs, de la congestion des routes, des polluants atmosphériques, des particules de diesel et de l'accès restreint des communautés à l'eau dans certaines zones.

En tant qu'administration portuaire canadienne, nous sommes chargés de la gestion des terres et des eaux fédérales au nom des Canadiens et en appui des objectifs commerciaux nationaux. Pour ce faire, nous louons les terres fédérales qui forment le Port de Vancouver à des exploitants de terminaux indépendants qui prennent en charge les échanges commerciaux, et nous offrons les infrastructures maritimes, routières et autres afin d'appuyer la croissance du port et son fonctionnement. En même temps, nous n'avons pas de contrôle direct sur les activités des terminaux portuaires, ni sur celles menées par les locataires ou par les opérateurs ferroviaires et navals. Certains effets des opérations portuaires peuvent être évités ou au moins minimisés grâce à la mise en œuvre d'améliorations technologiques ou opérationnelles, telle que l'élimination des passages à niveau munis de signaux sonores d'avertissement à proximité des communautés. Cependant, comme l'intensité des opérations portuaires continue d'augmenter pour répondre aux demandes commerciales croissantes du Canada, la probabilité que ces perturbations soient ressenties par les communautés locales peut également augmenter.

La confiance du public et le soutien aux opérations portuaires et à la croissance dépendent de la solidité des relations avec les communautés locales. Nous y parvenons en tendant la main aux communautés voisines, en répondant à leurs préoccupations et en atténuant l'impact des activités portuaires sur ces communautés.

[1] Metro Vancouver, Metro 2050 Regional Growth Strategy, 2022
www.publicfiles.com/metro-vancouver/metro-2050-the-regional-growth-strategy/page/1



Relations communautaires

Nous maintenons la confiance du public envers l'Administration portuaire et le soutien du public aux opérations portuaires en établissant des liens avec les communautés locales et les gouvernements par le biais de groupes de travail, de programmes de consultation formels, de séances d'information, de présentations aux conseils et d'événements.

Notre approche

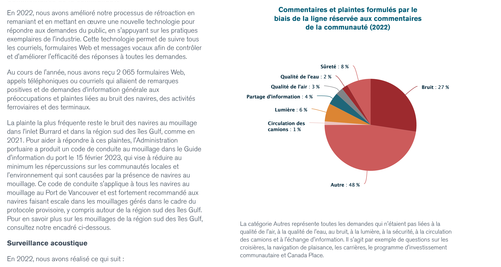
Afin d'établir des relations de travail productives avec les communautés voisines, nous coordonnons et mettons en œuvre des activités proactives de sensibilisation des communautés, notamment :

- Maintien de quatre comités de liaison communautaire dans le Lower Mainland, réunissant des partenaires municipaux, industriels, Autochtones et communautaires afin de faciliter une communication continue sur les opérations et les impacts liés au port
- Exploitation du bureau communautaire de Delta pour répondre aux demandes de renseignements et organiser des présentations, des événements et des visites gratuites afin d'informer le public sur les opérations portuaires
- Offre d'un programme d'éducation virtuel et en personne conçu pour soutenir les lignes directrices des programmes scolaires de la 4e à la 6e année, telles que définies par le ministère de l'Éducation et de la Garde d'enfants de la Colombie-Britannique, afin de sensibiliser le public à l'importance du commerce et au rôle du Port de Vancouver
- Mobilisation régulière des autorités municipales, provinciales et fédérales afin de renforcer la communication et d'établir des relations de travail productives
- Organisation de séances de mobilisation du public pour donner aux membres de la communauté une occasion significative d's'informer sur les projets d'infrastructure et de recueillir des commentaires sur la conception des projets

Notre rendement

Avec la levée progressive des restrictions liées à la COVID-19 imposées par la médecin en chef de la Colombie-Britannique en 2022, l'Administration portuaire a adapté et renforcé ses efforts de mobilisation en conséquence. Nous avons organisé ce qui suit :

- Multiples réunions du comité de liaison communautaire pour discuter de sujets clés, y compris les projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire et les locataires, les opérations et les activités ferroviaires, et les programmes environnementaux
- 32 visites publiques gratuites organisées par le Bureau communautaire de Delta entre mai et décembre
- Séances de mobilisation du public sur les projets d'amélioration des infrastructures, du transport maritime et des terminaux, tels que le projet d'optimisation du terminal automobile Annacis, le projet d'amélioration des routes Portside et Blundell, le projet d'amélioration des routes et des chemins de fer de Pitt Meadows, et le programme de gestion active de la circulation des navires
- Troisième Journée mondiale de la mer au Port de Vancouver pour célébrer l'industrie maritime et la communauté portuaire locale



Répondre aux préoccupations soulevées, y compris concernant le bruit et les nuisances

L'examen proactif des effets possibles des opérations portuaires croissantes sur les communautés locales contribue à garantir que les Canadiens d'aujourd'hui et de demain profiteront des avantages du commerce, d'une meilleure qualité de vie et d'un écosystème sain. Afin de prendre en compte les intérêts et les préoccupations locales, nous recueillons et traitons les commentaires des communautés concernant le bruit et les autres nuisances.

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. Cliquez ici pour voir un tableau montrant les répercussions potentielles des activités portuaires sur la communauté environnante, et l'approche de l'Administration portuaire pour atténuer et gérer ces effets. De plus amples renseignements sur notre approche de la gestion des effets environnementaux potentiels sont présentés dans les sections Action climatique et Écosystèmes sains du présent rapport.

Commentaires de la communauté

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 d'enquêtes annuelles. Nous travaillons ensuite avec les utilisateurs du port à réduire au minimum les répercussions des activités portuaires sur les communautés environnantes lorsque cela est possible. Notre protocole de rétroaction est basé sur des principes directeurs qui favorisent l'accessibilité et la réactivité du public. Lorsqu'elle reçoit des commentaires, des questions et des plaintes, l'Administration portuaire s'efforce de fournir une réponse dans un délai de cinq à dix jours ouvrables, en fonction de l'urgence et de la complexité de la demande. En 2022, notre temps de réponse moyen était de deux à trois jours ouvrables.

Surveillance acoustique

Notre programme de surveillance du bruit est conçu pour mieux comprendre la source et l'intensité des bruits liés au port, qui peuvent provenir des navires, des mouvements de camions et de trains, de la construction et des opérations des terminaux. Bien qu'il soit impossible d'éliminer complètement le bruit en raison des exigences opérationnelles, notre programme de surveillance du bruit, qui comprend un réseau de 11 stations permanentes de surveillance du bruit, nous permet de mieux repérer et suivre les tendances en matière de bruit dans notre territoire de compétence et de travailler avec les utilisateurs du port pour réduire au minimum les perturbations.

Notre rendement

Commentaires de la communauté

En 2022, nous avons amélioré notre processus de rétroaction en remaniant et en mettant en œuvre une nouvelle technologie pour répondre aux demandes du public, en s'appuyant sur les pratiques exemplaires de l'industrie. Cette technologie permet de suivre tous les courriels, formulaires Web et messages vocaux afin de contrôler et d'améliorer l'efficacité des réponses à toutes les demandes.

Au cours de l'année, nous avons reçu 2 065 formulaires Web, appels téléphoniques ou courriels 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.

La plainte la plus fréquente reste le bruit des navires au mouillage dans l'inlet Burrard et dans la région sud des Iles Gulf, comme en 2021. Pour aider à répondre à ces plaintes, l'Administration portuaire a produit un code de conduite au mouillage dans le Guide d'information du port le 15 février 2023, qui vise à réduire au minimum les répercussions sur les communautés locales et l'environnement qui sont causées par la présence de navires au mouillage. Ce code de conduite s'applique à tous les navires au mouillage au Port de Vancouver et est fortement recommandé aux navires faisant escale dans les mouillages gérés dans le cadre du protocole provisoire, y compris autour de la région sud des Iles Gulf. Pour en savoir plus sur les mouillages de la région sud des Iles Gulf, consultez notre encadré ci-dessous.

Surveillance acoustique

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Poursuite de la surveillance du bruit ambiant dans l'ensemble du réseau de stations autour du port, avec des données en temps réel accessibles au public en ligne
- Mobilisation des membres concernés de la communauté pour déployer des moniteurs mobiles afin d'évaluer le bruit dans des lieux spécifiques relevant de notre territoire de compétence
- Évaluation des incidences sonores potentielles des projets menés sur les terrains portuaires et intégration de conditions relatives à des mesures d'atténuation, le cas échéant
- Offre continue de mesures incitatives, dans le cadre de notre programme Écoaction, aux navires ayant obtenu un indice Environmental Ship Index, ce qui signifie qu'ils mesurent et surveillent activement le bruit des navires sur le rivage

En 2023, nous continuerons à publier un rapport annuel évaluant les données et les résultats obtenus par le réseau de moniteurs de bruit permanents pour l'année précédente. Nous travaillons également avec des partenaires pour mieux comprendre le bruit des navires au mouillage et les options d'atténuation.

Enquête annuelle

Nous réalisons une enquête communautaire annuelle en ligne pour évaluer l'opinion du public sur le port et l'Administration portuaire en tant que bon voisin. Les résultats de l'enquête sont basés sur un échantillon de 1 000 à 1 300 résidents chaque année dans 16 communautés voisines de la région métropolitaine de Vancouver.

Utilisation en hausse des mouillages du sud de la Colombie-Britannique

Alors que la région sud des Iles Gulf est traditionnellement connue pour ses vues tranquilles sur l'océan, de grands navires commerciaux sont fréquemment vus au mouillage. Pour aider à gérer, prioriser et optimiser le trafic des navires commerciaux dans le Port de Vancouver et dans le sud de la Colombie-Britannique, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser développe un nouveau système de gestion active de la circulation des navires. Ce système vise à renforcer la sécurité maritime et à améliorer l'efficacité des mouvements de marchandises à destination et en provenance du Port de Vancouver, afin d'atténuer les impacts environnementaux et sociaux du trafic des navires commerciaux et de réduire potentiellement la nécessité et l'utilisation des mouillages dans la région.

Il existe à l'heure actuelle 33 mouillages de navires commerciaux dans la région sud des Iles Gulf qui s'étend de Race Rocks, du détroit Haro et du passage Boundary au sud à l'île Gabriola au nord, délimité à l'est et à l'ouest par le détroit de Georgia et l'île de Vancouver. Ces mouillages sont situés en eaux profondes et peuvent accueillir de plus grands navires. Historiquement, la plupart des navires commerciaux qui mouillent dans la région sud des Iles Gulf sont des vraquiers transportant des céréales, quelques-uns transportent du charbon, de la potasse et du soufre et, en de rares occasions, des porte-conteneurs.

L'utilisation de ces mouillages a augmenté ces dernières années en raison de la congestion de la chaîne d'approvisionnement créée par les demandes commerciales croissantes du Canada, les retards liés aux conditions météorologiques, la COVID-19, et la taille croissante des navires à destination du Port de Vancouver. Bien que l'Administration portuaire soit principalement responsable de l'attribution et de la gestion des mouillages à l'intérieur des limites du Port de Vancouver, nous assignons également des navires commerciaux aux mouillages du sud de la Colombie-Britannique, autour des Iles Gulf, en vertu du protocole provisoire de Transports Canada quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique, lorsque les mouillages et les terminaux du port sont pleins.

Les navires au mouillage émettent du bruit et de la lumière, ce qui peut perturber le calme de la nature qui les entoure, ainsi que les communautés voisines, et peut avoir un effet négatif sur la vie marine et les écosystèmes. Lorsque des navires au mouillage génèrent des perturbations telles que de la lumière ou un bruit élevé, les membres du public sont encouragés à nous faire part de leurs commentaires par le biais d'un formulaire en ligne. Nous réagissons ensuite en contactant l'agent du navire et en demandant que des mesures correctives soient prises lorsque cela est possible; nous consignons également la plainte et en informons Transports Canada. En 2022, nous avons reçu 1 336 préoccupations et plaintes concernant la lumière et le bruit liés aux navires au mouillage dans la région sud des Iles Gulf/d par l'intermédiaire de la ligne de rétroaction communautaire et du formulaire en ligne, ce qui représente une augmentation d'environ 169 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation des plaintes d'une année sur l'autre est due à l'augmentation du nombre de navires qui ont dû être au mouillage pendant des périodes prolongées tout au long de l'année.

En 2022, pour nous aider à comprendre l'impact des navires au mouillage sur les résidents locaux, nous avons organisé des séances de mobilisation virtuelles et en personne avec des groupes Autochtones, des membres des communautés, des représentants des gouvernements locaux et des parties prenantes de l'industrie, dans le cadre de notre programme de gestion active de la circulation des navires. Les séances ont porté principalement sur deux mécanismes proposés : l'élaboration d'un ensemble de lignes directrices pour les navires au mouillage et l'approche de l'Administration portuaire en matière de partage de l'information et de résolution des plaintes - visant à atténuer les effets des navires sur les communautés locales et l'environnement.

Grâce aux commentaires recueillis, le 15 février 2023, nous avons présenté dans le Guide d'information du port un code de conduite au mouillage qui s'applique à tous les navires au mouillage au Port de Vancouver et qui est fortement recommandé aux navires faisant escale dans les mouillages gérés dans le cadre du protocole provisoire, y compris dans la région sud des Iles Gulf. Suite à la mise en œuvre de ces lignes directrices, l'Administration portuaire demandera désormais aux capitaines de navires d'examiner et d'accepter les pratiques et procédures recommandées, telles que les délais pour effectuer l'entretien extérieur et la limitation de l'utilisation des feux de pont.

Commentaires et plaintes formulés par le biais de la ligne réservée aux commentaires de la communauté (2022)

La catégorie Autres représente toutes les demandes qui n'étaient pas liées à la qualité de l'air, à la qualité de l'eau, au bruit, à la lumière, à la sécurité, à la circulation des camions et à l'échange d'information. Il s'agit par exemple de questions sur les croisières, la navigation de plaisance, les carrières, le programme d'investissement communautaire et Canada Place.

Plaintes liées au bruit (2022)

Source du bruit	Nbre de plaintes	% des plaintes totale
Terminaux/locataires	44	5,481
Navire	175	21,791
Réseau ferroviaire	1	0,121

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

L'enquête a été menée par une société indépendante pour le compte de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Les résultats sont basés sur les réponses à deux questions : comment évaluez-vous le port en ce qui concerne la détermination des intérêts et enjeux communautaires et la réponse apportée, et comment évaluez-vous le port en ce qui concerne la prise en compte proactive des répercussions sur les communautés dans la planification et la gestion des opérations.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Liens avec les communautés

Le Port de Vancouver joue un rôle économique vital au Canada en reliant les consommateurs et les entreprises à environ 170 économies commerciales. Non seulement l'activité portuaire contribue à l'économie locale par le biais des emplois et des salaires, mais elle est également essentielle pour les communautés du pays dont la prospérité dépend de l'importation et de l'exportation de biens et de ressources. Les Canadiens achètent un large éventail de produits fabriqués dans d'autres pays, notamment des vêtements, des appareils électroniques, des pièces de moteur, etc. De même, les ressources naturelles et les produits agricoles du Canada, tels que les produits forestiers, céréaliers et miniers, sont très recherchés par les autres pays. Ces exportations permettent également de créer des emplois dans les secteurs de l'agriculture, de l'exploitation forestière, de l'exploitation minière, ainsi que beaucoup d'autres emplois liés au secteur commercial pour des centaines de milliers de Canadiens.

Le port, qui abrite 29 grands terminaux, gère 1 dollar sur 3 de marchandises échangées par le Canada en dehors de l'Amérique du Nord. Facilitant les échanges commerciaux pour une valeur annuelle de 275 milliards de dollars de marchandises à destination et en provenance du Canada chaque année, les activités portuaires représentent 115 300 emplois, 7 milliards de dollars en salaires et 11,9 milliards de dollars de produit intérieur brut au Canada. Ces travaux de recherche indiquent également que les emplois 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 50 000 $.

Situé sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique, le Port de Vancouver borde 16 municipalités du Lower Mainland et se trouve à l'intersection des territoires traditionnels et des terres cédées en vertu d'un traité de plus de 35 groupes Autochtones des Salish du littoral. Soutenir, célébrer et favoriser les liens communautaires avec les communautés locales - par le biais de l'emploi local, des recettes fiscales et des investissements communautaires - permet de partager les avantages économiques des opérations portuaires et de bâtir des communautés prospères.

Avantages pour les communautés

Notre approche

Les opérations et activités 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. En outre, l'Administration portuaire verse une allocation annuelle au gouvernement fédéral et des paiements aux gouvernements locaux en remplacement d'impôts sur les propriétés portuaires qui ne sont pas actuellement louées.

Dans le cadre de notre vision visant à faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde, nous investissons également dans les communautés environnantes en soutenant, parrainant et faisant des dons à des initiatives importantes. 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. Ce programme nous permet d'effectuer ce qui suit :

- Collaborer avec des groupes communautaires et des organisations environnementales pour soutenir les efforts de conservation et faire face aux risques environnementaux liés aux activités portuaires
- Offrir des bourses d'études aux étudiants qui poursuivent une carrière dans des disciplines liées aux activités portuaires
- Parrainer des événements communautaires locaux tels que de grandes manifestations publiques et des initiatives artistiques et culturelles qui sont gratuites ou qui offrent des moyens peu coûteux d'y assister ou d'y participer

Compte tenu du nombre de demandes reçues chaque année et du nombre de communautés que nous desservons, toutes les demandes ne donnent pas lieu à un financement. Nous nous efforçons de répondre au plus grand nombre possible de demandes qui remplissent les conditions requises.

Rendement

Retombées économiques locales, régionales et nationales

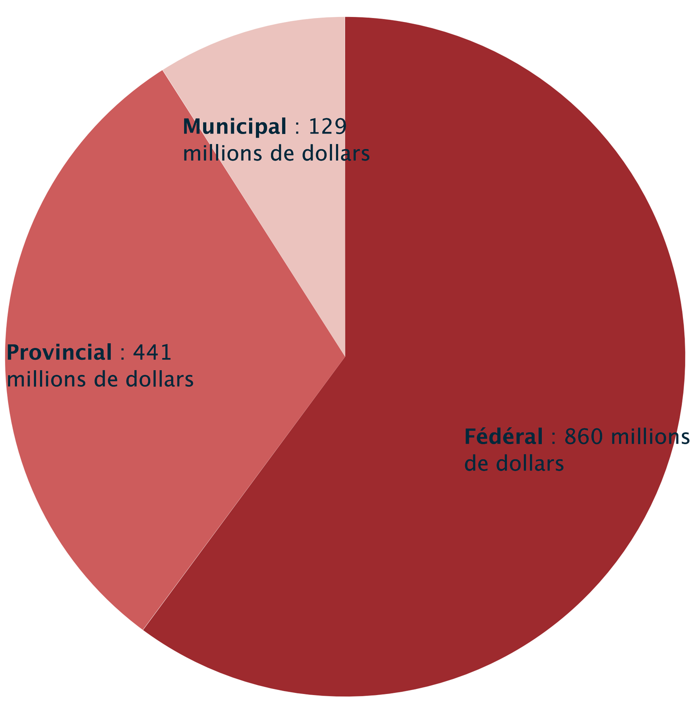
Les activités du port contribuent de manière significative aux recettes gouvernementales, et elles offrent des emplois à l'échelle locale et nationale. Nos contributions aux municipalités appuient les services communautaires essentiels et contribuent à des emplois bien rémunérés.

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 millards 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 des entreprises liées aux activités portuaires par communauté

■ 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 2022 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 connexes 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 ni de paiements versés en remplacement d'impôts.

Investissement communautaire

En 2022, nous avons appuyé 65 organisations, événements et institutions communautaires par l'intermédiaire de notre programme d'investissement communautaire pour un montant total de 804 935 $. Certaines des initiatives soutenues au moyen du programme d'investissement communautaire comprennent les éléments suivants :

- Centre de découverte du fleuve Fraser : Nous avons contribué au développement par la bande de Musqueam et la Fraser River Discovery Centre Society du Fraser River Discovery Centre en tant que xʷtatəl̓ləm, un lieu d'apprentissage, sur le patrimoine Autochtone et les enseignements du fleuve Fraser.
- Projet pilote de mise en valeur des sédiments de Sturgeon Bank : Conçu pour apporter de nouveaux sédiments sur le rivage de l'estuaire du fleuve Fraser, le projet pilote de mise en valeur des sédiments de Sturgeon Bank, dirigé par Canards Illimités Canada, vise à restaurer l'habitat des poissons des marais intertidaux et à renforcer la résilience des marais pour faire face à la montée des eaux.
- Programme H.I.P.P.Y (Indigenous Home Instruction for Parents of Pre-school Youngsters) Nous avons financé le programme H.I.P.P.Y, un programme éducatif et d'autonomisation de trois ans qui tient compte des besoins des mères Autochtones de jeunes enfants vivant dans des foyers à faible revenu en milieu urbain et socialement isolées à East Vancouver.
- Des contributions communautaires ont également été apportées au Healthy Waters Program de la Raincoast Conservation Foundation, au Ridge Meadows Rivers Day, au Writers' Exchange, au Boundary Bay Airshow et à d'autres événements, programmes et initiatives.

En plus de nos programmes, les locataires du port, les exploitants de terminaux et les utilisateurs du port réalisent également des investissements communautaires dans la région.

Programme de contribution au dragage des chenaux locaux

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 2022, nous avons effectué des travaux de dragage dans des chenaux locaux :

- L'entrée de Gunderson Slough à North Delta
- Le chenal Moray à Richmond

En 2023, nous avons mis de côté 1 million de dollars pour compléter le programme, avec le dragage du port de Ladner à Delta.

Programme d'investissement communautaire pour Delta dans le cadre du projet du Terminal 2 à Roberts Bank

Avec l'approbation du projet du Terminal 2 à Roberts Bank en avril 2023, l'Administration portuaire mettra en œuvre un programme d'investissement communautaire de 6 millions de dollars pour les organisations et les étudiants de Delta. La première phase de financement sera lancée à la fin de 2023.

Le programme d'investissement communautaire comprendra trois volets : un fonds communautaire, des bourses communautaires et un fonds d'études. En ce qui concerne le fonds communautaire d'un montant de 3,5 millions de dollars, les organisations qui appuient la communauté de Delta peuvent présenter une demande de financement à hauteur de 25 000 $ par période. Dans le cadre du volet des bourses communautaires, les organisations qui soutiennent la communauté de Delta sont invitées à présenter des demandes de bourses pour un montant maximum de 50 000 $, et elles seront sélectionnées en fonction d'une grille de facteurs. Enfin, le fonds d'études de 500 000 dollars sera mis à la disposition des élèves de 12e année qui poursuivent une formation ou des études postsecondaires, et sera administré par le conseil scolaire de Delta. Davantage d'information sur le programme communautaire ici.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Relations avec les Autochtones

Les peuples Autochtones du Canada - Premières nations, Métis et Inuits - ont une histoire, des langues, des pratiques culturelles et des croyances spirituelles uniques, ainsi qu'un lien inhérent avec les terres et les cours d'eau près desquels ils vivent depuis des générations. Pendant des milliers d'années, les Salish du littoral vivaient et prospéraient dans la région de Vancouver, et ils possédaient des systèmes complexes d'échange et de commerce dans la mer des Salish, l'inlet Burrard et le fleuve Fraser. Ces pratiques étaient en place bien avant l'arrivée des pionniers qui ont considéré cette région comme un endroit idéal pour le commerce.

Les peuples Autochtones possèdent des droits qui leur sont propres et qui sont consacrés par la Constitution du Canada. La Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples Autochtones fournit un cadre international pour protéger les droits individuels et collectifs des peuples Autochtones. Le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique ont adopté cette déclaration comme cadre de réconciliation, et la *Loi sur la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples Autochtones* constitue une feuille de route permettant au gouvernement et aux peuples Autochtones de travailler ensemble à la mise en œuvre intégrale de la déclaration.

L'Administration portuaire assure la gérance des terres et des eaux se trouvant à l'intersection des territoires traditionnels invoqués et établis et des terres cédées en vertu d'un traité de plus de 35 groupes Autochtones des Salish du littoral. Les opérations portuaires et le développement des infrastructures peuvent offrir des possibilités économiques et des avantages aux peuples Autochtones par le biais de l'emploi, des possibilités commerciales et de l'investissement communautaire. Cependant, les opérations portuaires peuvent également avoir un impact sur les liens culturels, spirituels et économiques des peuples Autochtones avec leurs terres et leurs eaux, l'environnement naturel et les sites du patrimoine culturel.

L'Administration portuaire reconnaît l'importance de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples Autochtones* et s'est engagée à respecter les Principes régissant la relation du Gouvernement du Canada avec les peuples Autochtones dans le cadre de son mandat, tel qu'indiqué dans la Loi maritime du Canada. Il est essentiel d'intégrer les connaissances et les intérêts traditionnels et d'établir des relations significatives et productives avec les peuples Autochtones voisins pour faire progresser les intérêts communs et construire un avenir mutuellement bénéfique qui favorise la réconciliation.

Droits des Autochtones et réconciliation

La réconciliation est un parcours d'éducation et d'action visant à améliorer les relations entre les peuples Autochtones et non Autochtones. Pour progresser sur la voie de la réconciliation, il est essentiel que nous établissions avec les peuples Autochtones des relations renouvelées fondées sur la reconnaissance des droits, le respect et le partenariat.

Notre approche

Le respect et la prise en compte des droits, de la culture et de l'histoire des peuples Autochtones sont essentiels pour établir des relations solides et productives et pour atténuer les effets négatifs que les activités portuaires peuvent avoir sur les groupes Autochtones. Pour cela, nous réalisons ce qui suit :

- Axer nos relations avec les populations Autochtones sur les pratiques de consultation et de mobilisation communautaire en adoptant une approche fondée sur les distinctions qui reconnaît les intérêts, les droits et les priorités propres à chaque groupe Autochtone.
- Offrir aux groupes Autochtones la possibilité de contribuer à la planification des projets par la consultation, l'évaluation environnementale, le suivi, la reconnaissance culturelle par des aspects tels que les installations artistiques, et d'autres possibilités de participation.
- Proposer des avantages liés au développement de l'Administration portuaire, tels que des possibilités d'emploi, de formation et de passation de marchés.
- Organiser des ateliers et diverses possibilités d'apprentissage pour les employés de l'Administration portuaire afin de les sensibiliser à la réconciliation et à l'histoire diverse des peuples Autochtones au Canada.

Consultation des groupes Autochtones

Nous menons des consultations avec les Autochtones 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 comprend la réalisation de consultation dans le cadre du processus d'examen environnemental et d'examen de projet de l'Administration portuaire, ainsi que pour les projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire, ce qui nous permet de repérer et de prendre en compte les préoccupations.

Notre approche des consultations repose sur le document Consultation et accommodement des Autochtones - Lignes directrices actualisées à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter, ainsi que sur les lignes directrices suivantes :

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

Nous reconnaissons également l'importance de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples Autochtones et nous sommes engagés à respecter les Principes régissant la relation du Gouvernement du Canada avec les peuples Autochtones dans le cadre de notre mandat, tel qu'indiqué dans la *Loi maritime du Canada*.

Rendement

En 2022, nous nous sommes efforcés d'approfondir nos relations mutuellement respectueuses et significatives avec les groupes Autochtones locaux en prenant des mesures qui vont au-delà de l'obligation de consultation telle qu'elle est décrite dans le document Consultation et accommodement des Autochtones - Lignes directrices actualisées à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter, ainsi que les propres principes directeurs de l'Administration portuaire.

Pour cela, nous avons réalisé ce qui suit :

- Progrès et alignement sur les aspirations et les intérêts des groupes Autochtones tout au long de l'élaboration des politiques et des programmes, par exemple en nous engageant auprès des groupes Autochtones dans le cadre du programme de gestion active de la circulation des navires dirigé par l'Administration portuaire
- Détermination de nouveaux moyens d'améliorer la participation des groupes Autochtones tout au long du processus de consultation en s'attaquant aux problèmes de capacité et en renforçant les relations avec le personnel de référence
- Amélioration de notre processus de passation de marchés en intégrant les exigences de participation Autochtone - y compris les possibilités de sous-traitance et les composantes relatives à l'emploi et à la formation - dans la matrice d'évaluation des projets dans le cadre du programme Greater Vancouver Gateway
- Versement d'un financement éducatif à des initiatives telles que le programme Building Brighter Futures: Bursaries, Scholarships and Awards d'Indspire, qui soutient financièrement les étudiants inuits, métis et des Premières Nations
- Avancement de plusieurs initiatives environnementales et économiques, notamment :
  - Projet de restauration marine de Maplewood Collaboration avec la bande de Musqueam, la Nation Squamish et la Nation Tsleil-Waututh à l'élaboration d'une approche de surveillance de l'efficacité sur cinq ans pour gérer le succès du site, dans le cadre du projet de restauration marine de Maplewood.
  - Projet du Terminal 2 à Roberts Bank : Les travaux comprenaient des ateliers virtuels réguliers entre plusieurs Nations, des réunions individuelles et des visites de sites avec des groupes Autochtones, ainsi que la participation de groupes Autochtones aux possibilités d'emploi et de passation de marchés sur le terrain. L'administration portuaire a effectué ce qui suit :
    - Consultation de 46 groupes Aautochtones en fonction de leur proximité et de leurs intérêts, conformément aux instructions de l'Agence canadienne d'évaluation d'impact; cette consultation se poursuivra tout au long de l'examen fédéral et de l'octroi des permis, ainsi que pendant les phases de construction et d'exploitation du projet.
    - Recherche d'ententes à conclure avec 27 de ces groupes et signature d'ententes sur les avantages mutuels avec 26 d'entre eux, sur la base de la proximité et des intérêts. Les 26 groupes Autochtones ont donné leur accord pour le Terminal 2 à Roberts Bank. Chaque entente reflète les priorités définies par la communauté et offre des possibilités d'initiatives environnementales, culturelles et économiques associées au projet.
    - Intégration des principales connaissances Autochtones et des commentaires des groupes Autochtones dans la conception du projet, les mesures d'atténuation, les plans de compensation, les plans de gestion environnementale, les projets de conditions fédérales, la réponse de l'Administration portuaire aux demandes d'information du ministre et les éléments du programme de suivi. Voici quelques exemples de collaboration et d'intégration des rétroactions des groupes Autochtones :
      - Les connaissances traditionnelles de la bande de Musqueam en matière de pêche ont permis de valider les données d'une étude pilote hydroacoustique sur l'eulakane visant à tester les méthodes de détection de l'eulakane pendant la phase de construction du projet.
      - Les conseils itératifs de la Première Nation Tsawwassen ont été obtenus pour la conception d'une étude sur le terrain dans le cadre d'un programme de suivi des crabes dormeurs juvéniles, et des membres de la Première Nation Tsawwassen ont participé aux services liés aux navires et aux postes de techniciens sur le terrain.
      - Poursuite de l'élaboration de projets de compensation considérés comme prioritaires par les groupes Autochtones, notamment à l'île Westham, l'île Tilbury et Semiahmoo, y compris des travaux d'archéologie menés par des Autochtones.
- Organisation de deux ateliers, diverses possibilités d'apprentissage et un club de lecture Autochtone permanent à l'intention des employés de l'Administration portuaire, afin de leur faire connaître l'histoire diversifiée des peuples Autochtones au Canada, les préjudices subis et la façon d'intégrer des mesures de réconciliation dans notre travail.

En 2023, 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.

Célébration des peuples Autochtones au Canada

Le 1er juillet 2022 a marqué la 36e édition de la fête du Canada à Canada Place, qui est traditionnellement la plus grande célébration de la fête du Canada en dehors d'Ottawa. Cette journée a également marqué le début d'une nouvelle orientation pour l'événement, qui s'appelle désormais Canada ensemble à Canada Place. Nous avons planifié l'événement en collaboration avec des représentants des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh. De la programmation au nom en passant par le thème lui-même, nous avons soigneusement étudié les détails de la journée afin de mettre l'accent sur la diversité culturelle du Canada et sur l'importance de faire progresser la réconciliation avec les peuples Autochtones.

Accords historiques avec la Première Nation Tsawwassen et la bande de Musqueam

Marcher sur la voie de la réconciliation signifie renforcer nos relations avec les groupes Autochtones dont les territoires traditionnels et les terres cédées en vertu d'un traité recoupent le Port de Vancouver. Pour ce faire, nous devons mieux comprendre et respecter les droits, les traditions, les cultures et les points de vue Autochtones, tout en relevant les défis particuliers auxquels les groupes Autochtones continuent d'être confrontés.

Pour répondre à ce besoin, l'Administration portuaire a entrepris de négocier et de signer des accords avec quatre nations principales du Lower Mainland, à savoir la Première Nation Tsawwassen, la bande de Musqueam, la Nation Squamish et la Nation Tsleil-Waututh. Ces accords représentent des partenariats formalisés et contribuent à créer des relations significatives à long terme qui favorisent un avenir commun solide marqué par le respect mutuel et la réconciliation.

Le 2 octobre 2021, la Première Nation Tsawwassen et l'Administration portuaire ont signé un accord historique qui reflète un engagement commun à agir à titre de partenaires pour protéger les terres de Tsawwassen, faire observer les droits issus de traités et progresser vers l'atteinte des objectifs collectifs en matière de gérance environnementale. L'accord constituait également une promesse de collaboration d'une manière qui traduit le respect mutuel et assure que les parties sont traitées de manière égale.

Peu après, le 5 novembre 2021, l'Administration portuaire a signé un accord historique de relations à long terme et à multiples facettes avec la bande de Musqueam. Cet accord a recadré les relations de travail entre la bande de Musqueam et l'Administration portuaire et a été conçu pour permettre aux deux parties de s'orienter vers un avenir commun plus productif et plus collaboratif.

En 2022, l'Administration portuaire a poursuivi la mise en œuvre des éléments de chaque accord existant avec la Première Nation Tsawwassen et la bande de Musqueam. La mise en œuvre de ces accords se poursuivra en 2023, parallèlement aux travaux de l'Administration portuaire visant à élaborer d'autres accords de relations avec la Nation Squamish et la Nation Tsleil-Waututh.

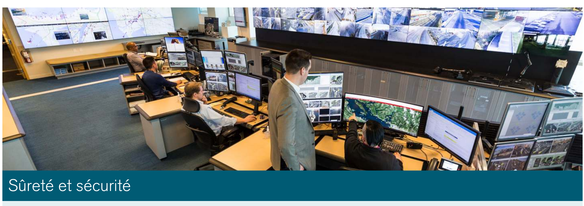
© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Sûreté, sécurité et préparation aux situations d'urgence

Les opérations portuaires sont complexes par nature, car elles impliquent des équipements lourds, des processus industriels et le mouvement dynamique des marchandises entre les navires, les trains et les camions. Les ports peuvent également être la cible de dommages intentionnels aux biens, et faire aussi l'objet de menaces pour la sécurité susceptibles de blesser les employés, les utilisateurs du port et les communautés environnantes. Par conséquent, la collaboration, la coordination, la formation et le partage d'information entre divers partenaires sont essentiels pour garantir que les effets d'une menace pour la sûreté et la sécurité ou d'une situation d'urgence puissent être atténués de manière efficace et efficiente.

Les menaces à la sûreté et à la sécurité visant les activités portuaires peuvent perturber le flux des échanges et potentiellement être préjudiciables pour les travailleurs et les utilisateurs des ports, ainsi que pour les communautés environnantes et l'environnement. Parmi ces menaces, citons les dangers pour la navigation, les dommages occasionnés à l'infrastructure du port, les cyberattaques, les événements météorologiques extrêmes, les importants déversements, et la manutention, l'entreposage ou le transport inadéquat de substances dangereuses.

La population de la région métropolitaine de Vancouver continuant de croître, le type et la fréquence des perturbations - qu'elles soient accidentelles ou intentionnelles, grandes ou petites - risquent d'augmenter et d'avoir des répercussions plus importantes et plus profondes sur la chaîne d'approvisionnement, affectant les producteurs, les consommateurs, les transporteurs et les locataires, ainsi que d'autres ports à l'échelle mondiale. Ces répercussions peuvent également affecter la capacité de l'Administration portuaire à optimiser sa capacité opérationnelle et à offrir une meilleure valeur ajoutée aux clients et aux parties prenantes.



Sûreté et sécurité

Il est impératif de maintenir l'accent sur la sécurité et la sûreté pour assurer la viabilité d'un port. Ce travail consiste à contrôler la sécurité et la sûreté des activités relevant de la compétence de l'Administration portuaire et à jouer un rôle de soutien en cas d'intervention d'urgence.

Notre approche

Les pratiques et procédures de l'Administration portuaire en matière de sécurité ont vocation, conformément à l'article 61 de la Loi maritime du Canada, à promouvoir le transport sécuritaire et efficient des marchandises par l'intermédiaire du Port de Vancouver et à limiter les perturbations de la chaîne d'approvisionnement au sein de la porte d'accès de Vancouver. Bien que l'Administration portuaire soit principalement responsable de la sécurité et de la sûreté du public, des navires et des infrastructures situés dans le territoire de compétence du port, nous jouons également un rôle de connaissance de la situation pour toute perturbation au sein de l'ensemble de la porte d'accès.

Par conséquent, notre approche proactive et globale de la sécurité et de la sûreté comprend les éléments suivants :

- Collaborer avec Sécurité publique Canada, Transports Canada et d'autres ministères et organismes fédéraux et provinciaux afin d'harmoniser l'information et les ressources pour répondre aux incidents et se rétablir plus efficacement.
- Respecter la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et à ses règlements qui fournissent un cadre législatif pour la sécurité du transport maritime.
- Collaborer avec les agents de sûreté des installations maritimes des terminaux afin de mieux comprendre les risques permanents qui pèsent sur les activités portuaires.
- Assurer une surveillance continue par l'intermédiaire de notre centre d'opérations 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et de nos patrouilles de sécurité.
- Concevoir et réaliser 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.
- Tenir à jour le Guide d'information du port, un ensemble de pratiques et de procédures destinées à tous les navires et conçues pour promouvoir une navigation sûre et efficace dans les eaux portuaires et pour soutenir les efforts de protection de l'environnement marin.
- Promouvoir les pratiques de navigation sécuritaire auprès des plaisanciers.

Bien que notre mandat consiste à faciliter le transport sécuritaire des échanges commerciaux du Canada tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales, la responsabilité des services de police sur le rivage incombe à plusieurs agences, y compris les forces de police locales, la GRC et l'Agence des services frontaliers du Canada. Pour en savoir plus sur les mesures prises pour lutter contre la criminalité sur le front de mer, cliquez ici.

Rendement

Sécurité maritime et de la navigation

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 de la circulation figurent dans notre Guide d'information du port.

La Garde côtière canadienne a pour mandat, mais non pour obligation, de fournir des aides à la navigation, telles que des bouées, des feux et des capteurs, dans les eaux canadiennes. Dans certains cas, l'Administration portuaire collabore avec d'autres organismes pour coordonner, financer et installer certaines aides à la navigation qui contribuent à rendre le trafic maritime dans les voies navigables du port plus fluide, plus efficace et plus sécuritaire.

En 2022, nous avons installé ce qui suit :

- Un capteur de courant et un feu de secteur dans la zone de contrôle de la circulation de First Narrows (TCZ-1), qui fournissent des données en temps réel au système d'unité de pilotage portable du pilote, contribuant ainsi à la sécurité de la navigation des navires.
- De nouvelles bouées de limitation de vitesse à 5 nœuds à l'extrémité est de l'inlet Burrard afin de communiquer plus clairement les limites de vitesse dans les voies navigables portuaires très fréquentées.

En 2023, nous nous concentrerons sur l'amélioration de la sécurité maritime et de la navigation en coordonnant l'installation de cinq nouvelles bouées de limitation de vitesse à 5 nœuds dans la partie inférieure d'Indian Arm, ainsi que des feux d'alignement sur le pont Second Narrows et dans la TCZ-2 près de Berry Point, située à l'est du pont Second Narrows.

Sensibilisation à la navigation sécuritaire

Le Port de Vancouver se trouve à proximité de magnifiques rivages et voies d'eau, ce qui favorise les activités maritimes de loisirs. Si notre principale responsabilité consiste à maintenir les chenaux de navigation dégagés pour le transport maritime, la présence croissante de la navigation de plaisance - bateaux à moteur, voiliers, kayaks, canoës, bateaux-dragons et planches à pagaie - dans les voies d'eau partagées à travers le port peut créer des risques pour tous les utilisateurs du port.

En 2022, notre patrouille portuaire a eu 1 200 interactions liées à la sécurité nautique, notamment :

- Rencontrer le public à divers sites de mise à l'eau pour distribuer des guides de sécurité nautique, effectuer des inspections de sécurité nautique et répondre aux questions, en collaboration avec les forces de police de diverses juridictions, le service de recherche et sauvetage de la Marine royale canadienne et le service de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne.
- Fournir des escortes de sécurité en haute mer pour aider les navires commerciaux à naviguer dans les voies d'eau portuaires très fréquentées et pour aider à maintenir les bateaux de plaisance à l'écart.
- Enlever les bateaux abandonnés ou délaissés qui représentent une menace pour les navires commerciaux en transit, les autres bateaux de plaisance ou le public, en coordination avec le service d'intervention environnementale et le programme des navires préoccupants de la Garde côtière canadienne.
- Mettre à jour des cartes de sécurité nautique en vue de leur distribution au public.

En 2023, nous travaillerons en étroite collaboration avec d'autres organismes pour créer du matériel visant à sensibiliser le public aux pratiques de navigation de plaisance sécuritaires.

Cybersécurité

Les cyberattaques, à savoir les tentatives de désactiver la technologie, de voler des données ou d'utiliser un système informatique violé pour lancer d'autres attaques, mettent le Port de Vancouver en danger en perturbant les processus opérationnels, en générant une perte financière, en permettant un accès non autorisé aux terrains et infrastructures portuaires et, en fin de compte, en nuisant à la réputation de l'Administration portuaire. La prévalence des cyberattaques dans le monde a considérablement augmenté, ce qui oblige l'Administration portuaire à adopter une approche proactive pour protéger les systèmes et les données. En outre, bien que nous ne contrôlions pas les normes, les lignes directrices ou les pratiques des locataires et des terminaux en matière de cybersécurité, l'Administration portuaire joue un rôle de soutien en restant en communication avec ces parties prenantes externes en cas de violation de leurs systèmes et de leurs technologies.

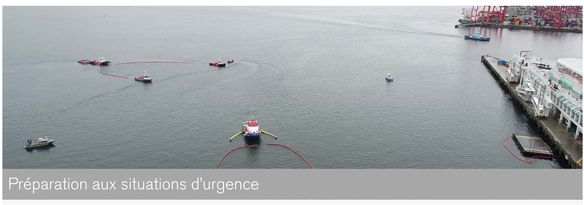
Le maintien d'une cybersécurité solide constitue un effort permanent qui nécessite une amélioration continue. Pour améliorer nos capacités en matière de cybersécurité et protéger les renseignements et les systèmes de l'Administration portuaire en 2022, nous avons effectué ce qui suit :

- Activer des mesures de contrôle et une infrastructure de cybersécurité supplémentaires pour la détection rapide des cyberincidents.
- Mettre à jour un plan d'intervention en cas de cyberincidents qui décrit les efforts coordonnés des activités d'intervention en cas de cyberattaque.

En 2023, nous continuerons à optimiser nos processus et systèmes de cybersécurité afin d'améliorer notre modèle de sécurité global. Pour ce faire, nous adhérerons aux cadres de référence de l'industrie, nous mènerons des exercices d'intervention et nous collaborerons avec nos partenaires du secteur.

Incidents de sûreté et sécurité

En 2022, aucun incident de sûreté et sécurité ne s'est produit au sein de notre territoire de compétence qui aurait pu avoir un effet sur la capacité du port à appuyer les objectifs commerciaux du Canada et nécessité la mise en œuvre d'un centre des opérations d'urgence, qui comprend la coordination entre plusieurs administrations et intervenants.



Préparation aux situations d'urgence

Pour être prêt à faire face à toute situation d'urgence, il faut régulièrement revoir, tester et améliorer les protocoles d'intervention, et collaborer avec les premiers intervenants, les communautés et les intervenants du secteur. Ces actions proactives contribuent à réduire au minimum le risque qu'une situation d'urgence perturbe les opérations portuaires ou pose un risque de sécurité pour les communautés locales ou l'environnement.

Notre approche

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 et des manifestations aux collisions entre des plaisanciers et des navires commerciaux. 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 portuaires de manière sécuritaire et efficiente après une situation d'urgence ou une interruption commerciale. Pour cela, nous réalisons ce qui suit :

- Suivre 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 la gestion efficace et efficiente des incidents et les interventions en cas d'urgence.
- Participer aux exercices d'intervention en cas d'urgence menés par des organismes externes, des organisations ou des terminaux.
- Disposer de procédures et posséder l'équipement et le personnel formé nécessaires pour répondre à différentes situations d'urgence sur terre ou sur l'eau.
- Collaborer avec les premiers intervenants, les communautés et les parties prenantes de l'industrie pour coordonner les interventions en cas d'urgence.
- Coprésider le Comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime avec la Garde côtière canadienne afin de partager les connaissances et améliorer perpétuellement par l'entremise de la planification et de la pratique la compréhension des rôles et responsabilités permettant de coordonner les interventions en cas d'urgence et les activités de rétablissement.
- Diriger un programme d'accréditation du mazoutage qui accrédite les fournisseurs de services de combustible de soute et appuie la sécurité des opérations de mazoutage dans le port.
- Participer à la maintenance et à l'utilisation du plan d'intervention intégré pour la région métropolitaine de Vancouver (GVIRP), qui est le plan d'intervention en cas de déversement dirigé par la Garde côtière pour le territoire du port.

Déversements d'hydrocarbures et de carburant

Les déversements d'hydrocarbures et de carburant dans le milieu marin sont considérés comme une situation d'urgence. Lors d'un déversement d'hydrocarbures ou de carburant, le Canada applique le Régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures qui précise qu'il incombe à la Garde côtière canadienne de gérer les déversements et d'intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures et d'autres polluants provenant de navires. La Garde côtière canadienne peut faire appel à l'Administration portuaire pour participer à une équipe d'intervention en cas d'incident au sein de 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.

Au début de l'année 2023, un porte-conteneurs au mouillage dans la baie English a provoqué un déversement d'hydrocarbures. Selon la Garde côtière canadienne, environ 60 à 100 litres de carburant ont été déversés dans l'eau. Alors que l'Administration portuaire a procédé à une première inspection du déversement, la Garde côtière a travaillé avec la Western Canadian Marine Response Corporation pour limiter la propagation du déversement en déployant un barrage flottant, tout en surveillant les effets possibles sur l'environnement marin.

Rendement

En 2022, nous avons réalisé ce qui suit :

- Collaboration avec des agences externes pour se préparer à l'exercice Coastal Response mené par Emergency Management BC, un exercice intégré à grande échelle qui testera divers plans d'intervention et de rétablissement liés à la prise de décision, à la logistique, aux soins de masse, aux communications stratégiques et à l'infrastructure critique qui aura lieu en 2023
- Participation à divers exercices sur table pour tester les plans d'intervention et déterminer les domaines à améliorer en cas d'urgence, comme l'exercice Burning Horse - un exercice dirigé par Westshore Terminals et axé sur les incendies de locomotives
- Accréditation de deux fournisseurs de services pour faciliter le mazoutage des navires dans le port
- Lancement de l'amélioration du plan de résilience portuaire de gestion des urgences, en collaboration avec les parties prenantes du port, qui décrit une approche intégrée d'intervention en cas d'urgence à l'échelle du port

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

À propos du présent rapport

Période visée par le rapport	Rapport sur la durabilité : Du 1er janvier au 31 décembre 2022 Rapport financier : Du 1er janvier au 31 décembre 2022 Les deux rapports ont été publiés le 6 juin 2023.
Cycle de production des rapports	Notre rapport sur la durabilité est publié tous les deux ans.
Année du dernier rapport	2020
Cadre du rapport	Le présent rapport a été préparé conformément aux normes GRI (Global Reporting Initiative) pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2022. L'index du contenu GRI est présenté ici.
Portée et limite du rapport	L'Administration portuaire Vancouver-Fraser est l'agence fédérale sans lien de dépendance chargée de la gestion partagée des terres et des eaux qui forment le Port de Vancouver, et dont le siège social se situe à Vancouver (C.-B.), au Canada. Le présent rapport met en avant les principales répercussions sur le plan économique, environnemental et social de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et du Port de Vancouver, ainsi que l'approche suivie par l'Administration portuaire pour gérer et prendre en compte ces répercussions. Lorsque cela est 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 incidence sociale et environnementale limitée. Exception est faite des données financières de l'entreprise qui reposent sur les états financiers consolidés.
Processus de pertinence	Les sujets importants représentent les principales répercussions sur le plan économique, environnemental et social de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et du Port de Vancouver. Ces sujets importants sont indiqués ici. Notre processus de détermination, de hiérarchisation et de divulgation des sujets importants s'appuie sur les normes de la Global Reporting Initiative (GRI). La détermination des impacts s'appuie sur la mobilisation continue des parties prenantes, notamment nos groupes de liaison communautaire, notre programme de mobilisation des municipalités et les groupes de travail avec les clients et les locataires, comme indiqué dans la section du présent rapport consacrée à la collaboration. Nous mobilisons également les parties prenantes sur des questions, des projets et des initiatives spécifiques, par exemple dans le cadre de nos processus de planification axés sur des scénarios et de la création de notre définition d'un port durable. Nous continuons à nous appuyer sur les commentaires que nous avons reçus dans le cadre d'un certain nombre de groupes des parties prenantes chargés d'examiner le rapport sur la durabilité que nous avons animés pour nous aider à comprendre les répercussions, à hiérarchiser les sujets à traiter et à améliorer la qualité de notre rapport. Les rapports de ces groupes peuvent être consultés ici. En 2021, nous avons mobilisé les parties prenantes internes dans un processus de détermination et de hiérarchisation des risques et des impacts significatifs en matière de durabilité, afin d'éclairer l'élaboration et l'orientation de notre nouvelle politique en matière de durabilité. Ce travail a été soutenu par le Embedding Project, un projet mondial de recherche sur l'intérêt public qui aide les entreprises à intégrer les facteurs sociaux et environnementaux dans l'ensemble de leurs activités, et par l'utilisation de leur radar de détermination de l'importance. En 2022, nous avons travaillé avec le Embedding Project pour affiner ce processus en utilisant une version actualisée de leur radar pour classer les répercussions de nos opérations directes et de notre chaîne de valeur sur plus de 60 questions de durabilité, y compris les effets sur les droits de la personne, en fonction de leur importance. Nous définissons un impact négatif significatif comme un impact négatif réel ou potentiel non atténué résultant de nos activités directes ou de notre chaîne de valeur et dont la résolution nécessiterait un investissement considérable de notre part. Les impacts positifs significatifs sont définis comme des impacts réels découlant à la fois de notre engagement et de nos investissements. Les sujets jugés importants ont été classés par ordre de priorité, conformément à l'accent mis sur l'impact par la norme GRI. Ces sujets ont été testés et affinés par l'équipe chargée de l'élaboration des rapports, puis validés par la haute direction et le conseil d'administration dans le cadre du processus d'élaboration de notre plan de contenu. Pour les besoins du rapport, certains impacts significatifs ont été regroupés ou catégorisés dans des sujets importants de niveau supérieur afin de mieux correspondre à nos activités et à notre approche de gestion. Depuis notre dernier rapport, nous avons apporté des modifications mineures à la formulation de nos sujets importants afin de refléter l'optique des répercussions. Les « pratiques responsables » ne sont plus considérées comme un sujet important, mais plutôt comme l'approche de gestion que nous adoptons pour favoriser la collaboration tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Le contenu connexe continue d'être inclus dans notre rapport.
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 relatives au rendement de l'ensemble du port figurent dans le corps du présent rapport. Certaines données relatives à des sujets relevant du contrôle opérationnel direct de l'Administration portuaire se trouvent dans le corps du rapport, tandis que la majorité se trouve dans la section Données sur le rendement de l'entreprise. Les données respectent le système métrique et sont exprimées en devise canadienne.
Assurance	L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a retenu les services de KPMG LLP pour offrir une assurance limitée indépendante à propos de certains indicateurs de rendement choisis et de déclarations indiquées dans le présent rapport. Cette mission a été approuvée par la haute direction. Les indicateurs certifiés sont indiqués par le symbole √ dans le rapport et l'index du contenu GRI. La déclaration d'assurance limitée de KPMG est présentée 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 information@portvancouver.com.

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Index du contenu GRI

Déclaration d'utilisation	Le rapport de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a été préparé conformément aux normes GRI (Global Reporting Initiative) pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2022.
Normes GRI utilisées	GRI 1 : Fondation 2021
Normes GRI sectorielles applicables	Aucune norme sectorielle applicable disponible à l'heure actuelle

Norme GRI/autre source	Information	Emplacement	Omissions*
Informations générales			
GRI 2 : Informations générales 2021			
2-1	Détails sur l'organisation	À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser À propos du présent rapport Données sur le rendement de l'entreprise	
2-2	Entités incluses dans le rapport sur la durabilité de l'organisation	À propos du présent rapport Rapport financier	
2-3	Période visée par le rapport, fréquence et personne-ressource	À propos du présent rapport Nous joindre Rapport financier	
2-4	Reformulation de l'information	À propos du présent rapport	
2-5	Certification externe	À propos du présent rapport	
2-6	Activités, chaîne de valeur et autres relations professionnelles	À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser À propos du Port de Vancouver Collaboration	
2-7	Employés	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
2-8	Travailleurs qui ne sont pas des employés		L'information sur le nombre de travailleurs qui ne sont pas des employés n'est pas disponible ou est incomplète. Nous sommes en train de revoir nos systèmes de collecte de données et nous prévoyons d'inclure cette information dans notre prochain rapport.
2-9	Structure de gouvernance et composition	Gouvernance Gouvernance et leadership Données sur le rendement de l'entreprise – Diversité	
2-10	Nomination et sélection de l'organe supérieur de gouvernance	Gouvernance et leadership	
2-11	Président de l'organe supérieur de gouvernance	Le président du conseil d'administration n'est pas un cadre dirigeant de l'Administration portuaire.	
2-12	Rôle de l'organe de gouvernance supérieur dans la supervision de la gestion des impacts	Gouvernance Gouvernance et leadership	
2-13	Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	Gouvernance Gouvernance et leadership Gestion de risques La haute direction relève du comité de gouvernance et des relations extérieures et le président du comité de gouvernance et des relations extérieures relève du conseil d'administration de manière continue en ce qui concerne les répercussions en matière de durabilité, au moins six fois par an lors de réunions régulières et de réunions ponctuelles, le cas échéant.	
2-14	Rôle de l'organe supérieur de gouvernance en ce qui concerne le rapport sur la durabilité	Gouvernance À propos du présent rapport – Processus de détermination de l'importance	
2-15	Conflits d'intérêts	Gouvernance et leadership Tout conflit d'intérêts potentiel ou réel est divulgué au conseil d'administration chaque année et à chaque réunion du comité de gouvernance. Les conflits d'intérêts ne sont pas divulgués à l'extérieur.	
2-16	Communications des enjeux critiques	Gouvernance et leadership	Les enjeux critiques sont signalés au conseil d'administration à chaque réunion. Le nombre d'enjeux critiques communiqués au conseil n'est pas mentionné dans le présent rapport, car cette information est considérée comme confidentielle.
2-17	Connaissances collectives de l'organe supérieur de gouvernance	Gouvernance et leadership	
2-18	Évaluation du rendement de l'organe supérieur de gouvernance	Gouvernance et leadership	
2-19	Politiques sur la rémunération	Rapport financier Rémunération et dépenses du directeur	
2-20	Processus de détermination de la rémunération	Rapport financier	
2-21	Rapport annuel sur la compensation totale		L'information à propos du rapport sur la compensation totale est incomplète. Ce point fait l'objet d'un examen et nous comptons l'inclure dans le prochain rapport.
2-22	Énoncé sur la stratégie de développement durable	Message du président-directeur général	
2-23	Engagements relatifs à la politique	Gouvernance – Code de conduite éthique Notre approche en matière de durabilité – Politique en matière de durabilité Santé, sécurité et bien-être des travailleurs – Politique de santé et de sécurité Diversité, équité et inclusion - Politique sur le respect en milieu de travail Biodiversité - Politique environnementale Toutes les politiques de l'Administration portuaire constituent des documents internes approuvés par le conseil d'administration et ne sont pas accessibles au public.	
2-24	Engagements intégrés relatifs à la politique	Gouvernance – Code de conduite éthique Notre approche en matière de durabilité – Durabilité intégrée Main-d'œuvre efficiente – Diversité, équité et inclusion – Politique sur le respect en milieu de travail Santé, sécurité et bien-être des travailleurs – Politique de santé et de sécurité et approche en matière de gestion	
2-25	Processus visant à atténuer les répercussions négatives	Bon voisinage – Relations communautaires Bon voisinage – Préoccupations soulevées par les communautés, y compris le bruit et les nuisances Les parties prenantes ne sont pas actuellement impliquées dans le développement ou l'évaluation de notre processus de rétroaction communautaire.	
2-26	Mécanismes permettant de demander conseil et de faire part de ses préoccupations	Gouvernance	
2-27	Conformité aux lois et règlements	En 2022, il n'y a pas eu de cas significatifs de non-conformité aux lois et règlements, d'amendes ou de sanctions pécuniaires, ou d'amendes pour des cas de non-conformité aux lois et règlements qui ont été payées.	
2-28	Affiliations à des associations	Données sur le rendement de l'entreprise – Affiliations	
2-29	Approche de la mobilisation des parties prenantes	Collaboration Investissements stratégiques et gestion des actifs - Infrastructures favorisant les échanges commerciaux Pratiques responsables Bon voisinage	
2-30	Accords de négociation collective	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
Sujets importants			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-1	Processus de détermination des sujets importants	À propos du présent rapport – Processus de détermination de l'importance	
3-2	Liste des sujets importants	Sujets du rapport	
Normes spécifiques au sujet			
Résultats financiers			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Liens avec les communautés – Avantages pour les communautés	
GRI 201 : Performance économique 2016			
201-1	Valeur économique directe créée et distribuée	Liens avec les communautés – Avantages pour les communautés Données sur le rendement des entreprises – Valeur économique créée et distribuée.	
Répercussions économiques indirectes			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Investissements stratégiques et gestion des actifs - Infrastructures favorisant les échanges commerciaux	
GRI 203 : Impacts économiques indirects 2016			
203-1	Investissements dans les infrastructures et mécénat	Investissements stratégiques et gestion des actifs - Infrastructures favorisant les échanges commerciaux	
Propre à l'Administration portuaire			
	Temps en transit intermodal pour les conteneurs ferroviaires de marchandises importées	Entreprise concurrentielle – Efficacité et résilience de la chaîne d'approvisionnement : mouvements de marchandises	
	Temps d'immobilisation des terminaux de conteneurs (chemin de fer) : Pourcentage de conteneurs importés qui quittent le terminal par la voie ferroviaire dans les trois jours qui suivent leur déchargement depuis un navire.√	Entreprise concurrentielle – Efficacité et résilience de la chaîne d'approvisionnement : mouvements de marchandises	
	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) réalisés tout au plus en 60 minutes √	Entreprise concurrentielle – Efficacité et résilience de la chaîne d'approvisionnement : mouvements de marchandises	
	Solde de la banque d'habitats : Le nombre de crédits d'habitat déposés, moins le nombre de crédits d'habitat prélevés dans la banque d'habitats. (Les crédits d'habitat ont été approuvés par Pêches et Océans Canada et représentent la superficie [m2] de l'habitat amélioré.)	Investissements stratégiques et gestion des actifs - Infrastructures favorisant les échanges commerciaux	
Énergie			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Lutte contre le changement climatique – Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre	
GRI 302 : Énergie 2016			
302-1	Consommation énergétique au sein de l'organisation	Données sur le rendement de l'entreprise – Utilisation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.	
Biodiversité			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Écosystèmes sains	
GRI 304 : Biodiversité 2016			
304-1	Sites opérationnels détenus, loués ou gérés dans des aires protégées ou y étant adjacents, ainsi qu'en zones riches en biodiversité en dehors de ces aires protégées	Écosystèmes sains – Biodiversité	
304-2	Impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité √	Investissement stratégique et gestion des biens – Réalisation des infrastructures Écosystèmes sains Répercussions potentielles des activités portuaires sur la terre et l'eau√	
Émissions			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Lutte contre le changement climatique – Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre Données sur le rendement de l'entreprise – Utilisation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.	
GRI 305 : Émissions 2016			
305-1	Émissions directes de gaz à effet de serre (champ d'application 1)√	Données sur le rendement de l'entreprise – Utilisation d'énergie et 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 – Utilisation d'énergie et 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 – Utilisation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.	
Propre à l'Administration portuaire			
	Émissions atmosphériques liées au port (GES, NOx, SOx, PM2.5)	Lutte contre le changement climatique – Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre. Inventaire des émissions atmosphériques	
Pratiques d'emploi			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Main-d'œuvre efficiente Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
GRI 401 : Emploi 2016			
401-1	Nouvelles embauches et taux de roulement du personnel	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés	
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			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
GRI 403 : Santé et sécurité au travail 2018			
403-1	Système de gestion de la santé et sécurité au travail	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
403-2	Identification des dangers, évaluation des risques et enquête sur les incidents	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
403-3	Services de santé au travail	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
403-4	Participation, consultation et communication des travailleurs au sujet de la santé et sécurité au travail	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
403-5	Formation des travailleurs au sujet de la santé et sécurité au travail	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
403-6	Promotion de la santé des travailleurs	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés	
403-7	Prévention et atténuation des répercussions sur la santé et la sécurité au travail directement liées aux relations professionnelles	Main-d'œuvre efficiente – Santé, sécurité et bien-être des travailleurs Données sur le rendement de l'entreprise – Incidents liés à la sécurité des entrepreneurs	
403-9	Accidents du travail	Données sur le rendement de l'entreprise – Santé et sécurité des employés Données sur le rendement de l'entreprise – Incidents liés à la sécurité des entrepreneurs	
Diversité et égalité des chances			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Main-d'œuvre efficiente – Diversité, équité et inclusion	
GRI 405 : Diversité et égalité des chances 2016			
405-1	Diversité des organes de gouvernance et des employés	Données sur le rendement de l'entreprise – Renseignements sur les employés Données sur le rendement de l'entreprise – Diversité	
Droits des peuples Autochtones			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Relations avec les Autochtones	
GRI 411 : Droits des peuples Autochtones 2016			
411-1	Cas de violations des droits des peuples Autochtones		L'information sur les cas de violations des droits des peuples Autochtones n'est pas disponible. Nous nous efforçons de renforcer nos relations avec les groupes Autochtones dont les territoires traditionnels et les terres cédées en vertu d'un traité recoupent le Port de Vancouver. Nous avons signé des accords de relations avec la Première Nation Tsawwassen et la bande de Musqueam, et nous sommes en train de mettre en œuvre ces accords tout en recherchant la conclusion de nouveaux accords. La section du rapport sur les relations avec les Autochtones contient des renseignements supplémentaires.
Collectivités locales			
GRI 3 : Thèmes pertinents 2021			
3-3	Gestion des sujets importants	Investissement stratégique et gestion des biens Écosystèmes sains Lutte contre le changement climatique Bon voisinage Liens avec les communautés Relations avec les Autochtones	
GRI 413 : Communautés locales 2016			
413-1	Activités impliquant la communauté locale, évaluation des impacts et programmes de développement	Investissement stratégique et gestion des biens – Réalisation des infrastructures Relations communautaires Avantages pour les communautés Relations avec les Autochtones	
413-2	Activités générant des impacts négatifs substantiels, réels ou potentiels sur les communautés locales √	Investissement stratégique et gestion des biens – Réalisation des infrastructures Lutte contre le changement climatique Relations communautaires Répercussions potentielles des activités portuaires sur la communauté environnante.√	
Propre à l'Administration portuaire			
	Opinion du public sur le fait que le port est un bon voisin	Bon voisinage – Réponse aux préoccupations soulevées, y compris le bruit et les nuisances	
	Nombre d'incidents de sûreté et sécurité	Sûreté, sécurité et préparation aux situations d'urgence	

* La colonne sur les omissions présente les exigences omises, la raison et la justification de cette omission.

√ Indicateurs certifiés de manière indépendante.

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

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Rapport d'assurance limitée du professionnel de la certification indépendant

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

Nous avons réalisé une mission d'assurance limitée à l'égard de certains indicateurs clés de performance de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (« le Port de Vancouver ») inclus dans le rapport sur la durabilité, l'index du contenu GRI et l'information à télécharger connexe ci-joints (collectivement, « le rapport ») et tels que décrits ci-dessous, pour l'exercice clos le 31 décembre 2022.

Information sur l'objet considéré et critères applicables

Information sur l'objet considéré	Résultats	Critères applicables

• Émissions directes de gaz à effet de serre (« GES ») (champ d'application 1)
• Émissions indirectes de GES (champ d'application 2)
• Autres émissions indirectes de GES (champ d'application 3) liées à :
  ○ Trajets quotidiens des employés
  ○ Déplacements professionnels
	• 4 358 t éq. CO_2
	• 55 t éq. CO_2
	• 189 t éq. CO_2
	• 108 t éq. CO_2
		Normes de la Global Reporting Initiative concernant l'information sur la durabilité (normes GRI) :
		• 305-1
		• 305-2
		• 305-3

Impacts importants des activités, produits et services sur la biodiversité	Document PDF disponible ici	Norme GRI 304-2
Activités générant des impacts négatifs importants, réels ou potentiels, sur les collectivités locales	Document PDF disponible ici	Norme GRI 413-2
• 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)	• 41 % • 80 %	Lignes directrices internes et définitions concernant la production de rapports sur la durabilité de l'entité

Outre ce qui est décrit dans le paragraphe précédent, nous n'avons pas mis en oeuvre de procédures d'assurance à l'égard des informations restantes incluses dans le rapport et, par conséquent, nous n'exprimons pas une conclusion sur ces informations.
L'information sur l'objet considéré, qui figure dans le rapport et est désignée par le symbole √, a été choisie par la direction en fonction de l'évaluation réalisée par le Port de Vancouver sur les enjeux significatifs contribuant à la performance du port en matière de durabilité et comme étant la plus pertinente pour ses parties prenantes.

Responsabilité de la direction
La direction est responsable de la préparation et de la présentation de l'information sur l'objet considéré conformément aux critères applicables.

Il n'existe aucune exigence obligatoire relativement à la préparation et à la présentation de l'information sur l'objet considéré. De ce fait, le Port de Vancouver applique les critères applicables, 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 de 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.

Il incombe à la direction de déterminer le caractère approprié de l'application des critères applicables.

Il incombe aussi à la direction de déterminer les objectifs du Port de Vancouver en ce qui concerne la performance en matière de durabilité et l'information relative à celle-ci, y compris l'identification des parties prenantes et des questions significatives.

La direction est également responsable du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation et la présentation d'une information sur l'objet considéré exempte d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité du professionnel en exercice
Notre responsabilité consiste à exprimer une conclusion sous forme d'assurance limitée sur l'information sur l'objet considéré, sur la base des éléments probants que nous avons obtenus. Nous avons effectué notre mission d'assurance limitée conformément à la norme internationale de mission d'assurance (« ISAE ») 3000 (révisée), Missions d'attestation autres que les audits ou examens d'informations financières historiques et à la norme ISAE 3410, Missions de certification des bilans des gaz à effet de serre, publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board. Les normes ISAE 3000 et ISAE 3410 requièrent que nous planifiions et réalisions notre mission de façon à obtenir une assurance limitée quant à la question de savoir si, sur la base des procédures mises en oeuvre et des éléments probants obtenus, nous avons relevé quoi que ce soit qui nous porte à croire que l'information sur l'objet considéré comporte des anomalies significatives.

Les procédures mises en oeuvre dans une mission d'assurance limitée sont de nature différente et d'étendue moindre que celles mises en oeuvre dans une mission d'assurance raisonnable, et elles suivent un calendrier différent. En conséquence, le niveau d'assurance obtenu dans une mission d'assurance limitée est beaucoup moins élevé que celui qui aurait été obtenu dans une mission d'assurance raisonnable. Par conséquent, il n'est pas garanti qu'une mission d'assurance limitée réalisée conformément à cette norme permettra toujours de détecter un élément qui porte le professionnel en exercice à croire que l'information sur l'objet considéré comporte des anomalies significatives.

Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influer sur les décisions des utilisateurs de notre rapport.

La nature, le calendrier et l'étendue des procédures mises en oeuvre relèvent de notre jugement professionnel, et notamment de notre évaluation des risques d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et impliquent l'obtention d'éléments probants concernant l'information sur l'objet considéré.

Nous avons notamment reçu pour mission d'évaluer le caractère approprié de l'objet considéré, le caractère valable des critères utilisés par le Port de Vancouver pour préparer l'information sur l'objet considéré dans les circonstances de la mission et pour apprécier le caractère approprié des méthodes, politiques et procédures, et des modèles utilisés dans la préparation de l'information sur l'objet considéré, et le caractère raisonnable des estimations faites par le Port de Vancouver.

Notre mission comprenait également :

- Des demandes d'informations auprès de la direction afin d'acquérir une compréhension des processus de Port de Vancouver visant à déterminer les questions significatives pour les groupes de parties prenantes clés;
- Des demandes d'informations auprès du personnel pertinent au niveau de l'entreprise ainsi qu'auprès des fournisseurs de services tiers afin d'acquérir une compréhension des processus de collecte des données et de production de rapports pour l'information sur l'objet considéré;
- Le cas échéant, l'exécution de tests de cheminement pour tester la conception des contrôles internes liés à la collecte de données et à la production de rapport concernant l'information sur l'objet considéré;
- Des comparaisons des données divulguées pour l'information sur l'objet considéré avec des sources de données sous-jacentes par échantillonnage;
- Des demandes d'informations concernant les hypothèses clés et la réexécution de calculs par échantillonnage;
- L'examen de la présentation de l'information sur l'objet considéré dans le rapport afin de déterminer si l'information présentée est conforme à notre connaissance et à notre expérience de la performance du Port de Vancouver en matière de durabilité.

Indépendance et contrôle de la qualité du professionnel en exercice

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 canadienne de contrôle de qualité 1, *Contrôle qualité des cabinets réalisant des missions d'audit ou d'examen d'états financiers et d'autres missions de certification*, 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.

Limites inhérentes importantes
Les informations non financières historiques, telles que celles contenues dans le rapport, sont assujetties à davantage de limites inhérentes que les informations financières historiques, étant donné les caractéristiques qualitatives de l'objet considéré et les méthodes utilisées pour déterminer ces informations. Comme il n'existe pas d'ensemble substantiel de pratiques établies sur lequel s'appuyer, différentes techniques d'évaluation sont acceptables et peuvent être retenues, ce qui peut donner lieu à des écarts significatifs entre les mesures et avoir une incidence sur la comparabilité. La nature de ces informations et les méthodes utilisées pour les déterminer, telles qu'elles sont décrites dans les critères applicables, peuvent changer au fil du temps, et il est important de lire la méthodologie de présentation d'informations 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.

Conclusion

Notre conclusion a été formée sur la base des éléments décrits dans le présent rapport et y est assujettie. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre conclusion. Sur la base des procédures mises en oeuvre et des éléments probants obtenus, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information sur l'objet considéré du Port de Vancouver, telle que décrite ci-dessus et communiquée dans le rapport, pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, n'est pas préparée et présentée, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux critères applicables.

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

Comptables professionnels agréés

Le 6 juin 2023

Vancouver, Canada

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser

Données sure le rendement de l'entreprise

Les indicateurs de rendement clés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser sont présentés ci-dessous.

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

Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

Renseignements sur les employés

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser compte 523 employés, dont 520 employés à Vancouver (C.-B.); deux employés dans notre bureau communautaire à Delta, (C.-B.) et un employé dans notre bureau de Shanghai, en Chine.

Le suivi du roulement volontaire du personnel représente l'un des moyens nous permettant d'évaluer notre rendement en tant qu'employeur. Cela nous aide également à anticiper nos besoins en matière de ressources humaines. En 2022, notre taux de roulement volontaire était de 9 %, ce qui est en deçà de la moyenne nationale de 12,4 %. Le nombre d'employés a augmenté depuis le dernier rapport et au cours de la période visée par le rapport.

	2018					
	Total	Homme	Femme	Moins de 30	30–50	50+
Nombre d'employés	**350**	**169**	**181**	**23**	**223**	**104**
Employés permanents	313	155	158	11	202	100
Employés temporaires	37	14	23	12	21	4
Temps plein	334	168	166	23	209	102
Temps partiel	16	1	15	0	14	2
Employés occasionnel	-	-	-	-	-	-
Nouveaux employés	**61**	**26**	**35**	**14**	**40**	**7**
Employés permanents	32	15	17	6	22	4
Employés temporaires	29	11	18	8	18	3
Taux d'embauche de nouveaux employés	17%	15%	19%	61%	18%	7%
Taux de roulement (volontaire, involontaire, départ à la retraite)	**34**	**17**	**17**	**5**	**15**	**14**
Employés permanents	29	14	15	1	14	14
Employés temporaires	5	3	2	4	1	0
Taux de roulement	10%	10%	9%	22%	7%	13%
Taux de roulement volontaire	**13**	**7**	**6**	**0**	**12**	**1**
Taux de roulement volontaire	4%	5%	4%	0%	6%	1%
Employés assujettis aux conventions collectives de travail	**73%**	-	-	-	-	-
Dépense de formation par employé	**$2 137**	-	-	-	-	-

	2019					
	Total	Homme	Femme	Moins de 30	30–50	50+
Nombre d'employés	**375**	**184**	**191**	**25**	**245**	**105**
Employés permanents	339	172	167	16	221	102
Employés temporaires	36	12	24	9	24	3
Temps plein	359	183	176	25	232	102
Temps partiel	16	1	15	0	13	3
Employés occasionnel	-	-	-	-	-	-
Nouveaux employés	**52**	**24**	**28**	**11**	**37**	**4**
Employés permanents	38	20	18	8	27	3
Employés temporaires	14	4	10	3	10	1
Taux d'embauche de nouveaux employés	14%	13%	15%	44%	15%	4%
Taux de roulement (volontaire, involontaire, départ à la retraite)	**30**	**7**	**23**	**6**	**15**	**9**
Employés permanents	17	4	13	0	10	7
Employés temporaires	13	3	10	6	5	2
Taux de roulement	8%	4%	12%	24%	6%	9%
Taux de roulement volontaire	**12**	**4**	**8**	**0**	**9**	**3**
Taux de roulement volontaire	4%	2%	5%	0%	4%	3%
Employés assujettis aux conventions collectives de travail	**73%**	-	-	-	-	-
Dépense de formation par employé	**$1 992**	-	-	-	-	-

	2020					
	Total	Homme	Femme	Moins de 30	30–50	50+
Nombre d'employés	**411**	**195**	**216**	**23**	**282**	**106**
Employés permanents	384	185	199	18	263	103
Employés temporaires	27	10	17	5	19	3
Temps plein	397	194	203	23	269	105
Temps partiel	14	1	13	0	13	1
Employés occasionnel	-	-	-	-	-	-
Nouveaux employés	**61**	**23**	**38**	**11**	**42**	**8**
Employés permanents	43	16	27	6	32	5
Employés temporaires	18	7	11	5	10	3
Taux d'embauche de nouveaux employés	15%	12%	18%	48%	15%	8%
Taux de roulement (volontaire, involontaire, départ à la retraite)	**24**	**12**	**12**	**1**	**17**	**6**
Employés permanents	13	8	5	0	9	4
Employés temporaires	11	4	7	1	8	2
Taux de roulement	6%	6%	6%	4%	6%	6%
Taux de roulement volontaire	**9**	**4**	**5**	**0**	**7**	**2**
Taux de roulement volontaire	2%	2%	3%	0%	3%	2%
Employés assujettis aux conventions collectives de travail	**72%**	-	-	-	-	-
Dépense de formation par employé	**$1 851**	-	-	-	-	-

	2021					
	Total	Homme	Femme	Moins de 30	30–50	50+
Nombre d'employés	**450**	**214**	**236**	**23**	**309**	**118**
Employés permanents	417	201	216	15	288	114
Employés temporaires	33	13	20	8	21	4
Temps plein	439	213	226	23	300	116
Temps partiel	11	1	10	0	9	2
Employés occasionnel	-	-	-	-	-	-
Nouveaux employés	**61**	**27**	**34**	**11**	**43**	**7**
Employés permanents	42	19	23	3	33	6
Employés temporaires	19	8	11	8	10	1
Taux d'embauche de nouveaux employés	14%	13%	14%	48%	14%	6%
Taux de roulement (volontaire, involontaire, départ à la retraite)	**29**	**12**	**17**	**3**	**20**	**6**
Employés permanents	23	9	14	2	15	6
Employés temporaires	6	3	3	1	5	0
Taux de roulement	6%	6%	7%	13%	6%	5%
Taux de roulement volontaire	**22**	**8**	**14**	**2**	**14**	**6**
Taux de roulement volontaire	5%	4%	6%	13%	5%	5%
Employés assujettis aux conventions collectives de travail	**72%**	-	-	-	-	-
Dépense de formation par employé	**$1 864**	-	-	-	-	-

	2022					
	Total	Homme	Femme	Moins de 30	30–50	50+
Nombre d'employés	**523**	**251**	**272**	**38**	**347**	**138**
Employés permanents	467	219	248	26	318	123
Employés temporaires	34	16	18	7	23	4
Temps plein	490	233	257	33	333	124
Temps partiel	11	2	9	0	8	3
Employés occasionnel	22	16	6	5	6	11
Nouveaux employés	**98**	**43**	**55**	**15**	**71**	**12**
Employés permanents	78	32	46	12	55	11
Employés temporaires	20	11	9	3	16	1
Taux d'embauche de nouveaux employés	20%	18%	21%	45%	21%	9%
Taux de roulement (volontaire, involontaire, départ à la retraite)	**52**	**26**	**26**	**3**	**36**	**13**
Employés permanents	47	23	24	3	32	12
Employés temporaires	5	3	2	0	4	1
Taux de roulement	10%	11%	10%	9%	11%	10%
Taux de roulement volontaire	**43**	**20**	**23**	**2**	**30**	**11**
Taux de roulement volontaire	9%	9%	9%	8%	9%	9%
Employés assujettis aux conventions collectives de travail	**70%**	-	-	-	-	-
Dépense de formation par employé	**$1 785**	-	-	-	-	-

Les données s'appuient sur le nombre d'employés au 31 décembre 2022.
[1] Les données sur les employés occasionnels sont nouvellement déclarées pour 2022 et comprennent les employés horaires non garantis qui fournissent un soutien sur appel pour les opérations, la patrouille du port et les services de réception, selon les besoins.
[2] Les conditions de travail et d'emploi des salariés non couverts par la convention collective peuvent être influencées par certains aspects de la convention collective ou par le travail effectué en collaboration avec le syndicat.

Diversité

Afin de remplir nos obligations en vertu du programme d'équité en matière d'emploi du Canada, nous contrôlons et signalons les progrès effectués quant à l'emploi de femmes, de minorités visibles, de personnes en situation de handicap et d'Autochtones.

Apprenez-en davantage à propos de notre approche en matière de diversité, d'équité et d'inclusion ici.

Employés en fonction des indicateurs de diversité[1]	Hors direction[2]	Direction[3]	% des employés de l'APVF
Femmes	56%	46%	53%
Minorité visible	36%	28%	34%
Personnes ayant une incapacité	Non divulgué[4]	Non divulgué[4]	4%
Autochtones	Non divulgué[4]	Not disclosed[4]	2%

[1] Les données reposent sur une autodéclaration volontaire dans le cadre de notre enquête annuelle sur la composition de la main-d'œuvre.
[2] La catégorie « hors direction » englobe les employés des syndicats et les postes exonérés qui ne sont pas des postes de gestionnaire, directeur ou cadre supérieur.
[3] La catégorie « direction » comprend les gestionnaires, les directeurs et les employés de niveau cadre.
[4] Aux fins d'assurance de la confidentialité, les résultats inférieurs à 5 % ne sont pas rapportés.

Conseil d'administration selon l'indicateur de diversité[1]	
Femmes	27%
Hommes	73%

[1] Pour garantir la confidentialité, le groupe d'âge et d'autres indicateurs de la diversité ne sont pas divulgués.

Santé et sécurité des employés

Notre politique de santé et de sécurité au niveau du conseil d'administration décrit les objectifs de l'Administration portuaire en matière de santé et de sécurité, ainsi que les responsabilités organisationnelles. Chaque employé de l'Administration portuaire doit faire preuve de responsabilité personnelle et s'engager à respecter des pratiques de travail sécuritaires. Nous proposons des programmes de formation et d'éducation par le biais d'une variété de formations basées sur la sensibilisation, de certifications spécifiques à l'emploi, de formations spécialisées offertes par des tiers, de formations sur le terrain et d'un mentorat et d'un encadrement continus, afin de fournir aux employés les outils et le savoir-faire nécessaires pour prévenir et gérer les événements indésirables.

Notre programme de santé et sécurité au travail est conçu pour :

- Respecter l'ensemble des lois et règlements applicables;
- Prévenir les accidents, les incidents, et les dangers pour la santé au travail;
- Encourager le signalement des dangers, des préoccupations en matière de sécurité, et des incidents évités de justesse;
- Faire la démonstration de l'engagement de la direction;
- Encourager les employés à travailler de manière responsable et à se soutenir les uns les autres;
- Fournir les ressources et la formation aux employés pour leur permettre d'effectuer leur travail de façon saine et sécuritaire.

Consultez notre approche en matière de santé et sécurité ici.

Incidents liés à la sécurité des employés

	2018	2019	2020	2021	2022
Incidents par type[1]					
Nombre de décès	0	0	0	0	0
Nombre d'accidents du travail présentant des conséquences graves (à l'exception des décès)[2]	0	0	0	0	0
Nombre de blessures invalidantes[3]	2	1	0	1	1
Nombre de blessures légères[4]	1	2	3	1	5
Nombre d'autres accidents dangereux[5]	0	0	0	0	0
Nombre d'incidents mineurs[6]	7	11	10	-	9
Nombre d'accidents évités de justesse	40	30	8	2	3
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps[7]	0,7	0,4	0,0	0,3	0,3
Taux de blessures liées au travail à signaler (blessures invalidantes et blessures mineures)[8]	1,1	1,1	0,9	-	2,1
Nombre total d'heures travaillées	540 060	561 939	651 329	714 064	-
Incidents par emplacement					
Bureau (y compris les rapports du personnel de bureau hors site)	7	6	2	1	4
Entretien	0	2	2	0	3
Opérations maritimes	0	1	6	0	1
Lieux de travail de CPC	3	5	3	1	2

[1] Tous les incidents et blessures font l'objet d'une autodéclaration auprès d'un préposé aux premiers soins ou d'un gestionnaire. Ils sont communiqués à notre comité de santé et sécurité au travail. Les données sont fournies tous les ans à Emploi et Développement social Canada et au conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser par l'intermédiaire du comité sur la sécurité et la rémunération des ressources humaines. Les incidents touchant les entrepreneurs qui travaillent dans le bureau de l'Administration portuaire ne figurent pas dans les données.
[2] Une blessure professionnelle à répercussion élevée correspond à une blessure professionnelle donnant lieu à un décès ou à une blessure pour laquelle l'employé ne peut pas ou n'est pas censé retrouver pleinement sous six mois son état de santé d'avant la blessure.
[3] Une blessure invalidante désigne un accident du travail ou une maladie professionnelle qui provoque l'arrêt de l'emploi le jour suivant immédiatement l'accident.
[4] Une blessure légère désigne un accident du travail ou une maladie professionnelle qui peut faire l'objet d'un traitement médical, ce qui exclut les blessures invalidantes.
[5] Les autres accidents dangereux désignent les incidents comprenant des explosions, des incendies, des procédures de réanimation d'urgence, la perte de conscience ou encore le dysfonctionnement d'un appareil élévateur.
[6] Parmi les incidents mineurs figurent les premiers soins ou l'interruption de travail de courte durée sans que cela occasionne de perte de temps de travail.
[7] Le taux d'accidents entraînant une perte de temps de travail est calculé comme suit : blessures invalidantes x 200 000 / nombre total d'heures travaillées des employés.
[8] Le taux de blessures professionnelles à signaler est calculé comme suit : (Blessures invalidantes + blessures mineures) x 200 000 / nombre total d'heures travaillées des employés.

Incidents liés à la sécurité des entrepreneurs[1]

Nous ne nous occupons pas des questions de santé et de sécurité au-delà des activités de l'Administration portuaire. Notre cadre de sécurité pour les entrepreneurs nous aide à obtenir des résultats sécuritaires pour les travaux sous-traités. Nous exerçons une surveillance concernant le rendement en matière de sécurité des projets d'infrastructure menés par l'Administration portuaire comme suit :

- En évaluant le rendement en matière de sécurité d'un promoteur au cours de la phase de l'approvisionnement des projets;
- En incorporant dans les ententes contractuelles des exigences relatives au rendement en matière de sécurité et à l'établissement de rapports dans ce domaine;
- En vérifiant et surveillant le rendement en matière de sécurité durant cette phase du projet;
- En surveillant les incidents afin de trouver des possibilités d'accroître la sécurité dans les projets d'infrastructure dirigés par le port et autour de ces projets.

	2018	2019	2020	2021	2022
Incidents par type[2]					
Nombre de décès	0	0	0	0	0
Nombre d'accidents du travail présentant des conséquences graves (à l'exception des décès)[3]	0	0	0	0	0
Nombre de blessures invalidantes[4]	2	1	0	1	1
Nombre de blessures légères[5]	1	5	1	4	1
Nombre d'autres accidents dangereux[6]	2	2	0	0	0
Nombre d'incidents mineurs[7]	0	5	7	15	5
Nombre d'accidents évités de justesse	9	26	13	23	14
Nombre total d'heures d'exposition	84 227	220 768	628 945	731 083	388 744
Taux de blessures liées au travail à signaler (blessures invalidantes et blessures mineures)[8]	7,12	5,44	0,32	1,37	1,03

[1] Le terme « entrepreneurs » désigne les personnes qui travaillent sur des projets de construction de premier plan menés par l'Administration portuaire (des projets dont la valeur contractuelle dépasse 100 000 $) pendant la période de construction active d'un projet. Les experts-conseils sont exclus de cette définition.

[2] Les entrepreneurs signalent toutes les blessures et tous les incidents à l'Administration portuaire. Les données sont fournies tous les ans au conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, par l'intermédiaire du comité sur la sécurité et la rémunération des ressources humaines.

[3] Une blessure professionnelle à répercussion élevée correspond à une blessure professionnelle donnant lieu à un décès ou à une blessure pour laquelle l'employé ne peut pas ou n'est pas censé retrouver pleinement sous six mois son état de santé d'avant la blessure.

[4] Une blessure invalidante désigne un accident du travail ou une maladie professionnelle qui provoque l'arrêt de l'emploi le jour suivant immédiatement l'accident.

[5] Une blessure légère désigne un accident du travail ou une maladie professionnelle qui peut faire l'objet d'un traitement médical, ce qui exclut les blessures invalidantes.

[6] Les autres accidents dangereux désignent les incidents comprenant des explosions, des incendies, des procédures de réanimation d'urgence, la perte de conscience ou encore le dysfonctionnement d'un appareil élévateur.

[7] Parmi les incidents mineurs figurent les premiers soins, l'évaluation ergonomique ou l'interruption de travail sans que cela occasionne de perte de temps de travail.

[8] Le taux de blessures professionnelles à signaler est calculé comme suit : (Blessures invalidantes + blessures mineures) x 200 000 / nombre total d'heures travaillées des entrepreneurs.

Environnement sain

Utilisation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Nous disposons d'un certain nombre d'initiatives conçues pour réduire notre utilisation d'énergie et nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Les principales initiatives et les faits marquants en matière de rendement sont indiqués ci-dessous :

- En 2022, nous avons commencé à réaliser des économies d'énergie et des réductions d'émissions de GES résultant du remplacement du système de chaudière à vapeur de Canada Place par un système de chaudière à eau chaude à haut rendement. Le nouveau système de chaudière et les améliorations connexes ont été achevés en 2021 et ont fait l'objet d'une mise en service et d'une optimisation tout au long de 2022. Une fois entièrement optimisé, nous prévoyons que le nouveau système de chaudière réduira les émissions de GES associées de 40 %.
- En 2022, nous avons lancé un projet pilote en partenariat avec Shell Canada pour tester l'utilisation d'un diesel 100 % renouvelable dans un navire de patrouille de l'Administration portuaire. Le projet a été couronné de succès et s'est poursuivi jusqu'au début de l'année 2023. L'utilisation de diesel 100 % renouvelable réduit considérablement les émissions de GES et, à mesure que ce carburant devient plus largement disponible, il peut servir de voie évolutive pour réduire les émissions de GES provenant d'activités pour lesquelles il est difficile de passer à des technologies à zéro émission, telles que les moteurs diesel marins. Pour en savoir plus sur notre initiative en faveur des technologies à faibles émissions, cliquez ici.
- Nous avons également mis en place une option de travail hybride permettant au personnel de travailler à domicile à temps partiel en fonction des besoins opérationnels, réduisant ainsi les émissions liées aux déplacements quotidiens des employés. Ces réductions ont été complétées par d'autres initiatives en cours, notamment des contrôles de l'éclairage et de la température et un système de gestion des déchets Sort Smart.

La consommation d'énergie est exprimée en gigajoules (GJ). En 2022, alors que l'utilisation totale d'énergie directe a diminué, l'utilisation d'énergie indirecte a augmenté en raison de la conversion de la production de vapeur restante à la centrale du bâtiment principal de Canada Place, qui est passée de chaudières à gaz à des chaudières électriques, un projet clé pour atteindre notre objectif de réduction des émissions de GES.

Apprenez-en davantage à propos de notre approche de gestion de notre utilisation d'énergie et des émissions de GES ici.

Utilisation d'énergie[1]

		2018	2019	2020	2021	2022
Utilisation d'énergie directe (GJ)[2]	**Diesel**	4 736	8 041	4 171	7 001	5 894
	Essence	663	640	450	568	588
	Gaz naturel	97 849	92 919	75 757	84 899	77 234
	Propane	73	149	61	83	148
	Total	**103 321**	**101 750**	**80 439**	**92 551**	**83 865**
Utilisation d'énergie indirecte (GJ)[3]	**Électricité**	23 112	23 034	18 363	21 694	27 153
	Gaz naturel	0	0	0	0	0
	Total	**23 112**	**23 034**	**18 363**	**21 694**	**27 153**

[1] Nos limites organisationnelles comprennent Canada Place Corporation (CPC), une filiale qui gère Canada Place et fournit des services de chauffage et de climatisation à de nombreux locataires, dont le bâtiment Est du Centre des congrès, l'hôtel Pan Pacific, et le complexe World Trade Centre.

[2] L'utilisation d'énergie directe englobe les sources non renouvelables. Nous avons reformulé nos données de 2018 afin de les harmoniser avec notre approche actuelle de calcul et de signalement des données sur l'utilisation d'énergie. L'utilisation d'énergie directe comprend le gaz naturel et le mazout léger utilisé pour chauffer les bâtiments et le diesel, l'essence et le propane dont on se sert pour alimenter les navires appartenant à l'Administration portuaire, son parc de véhicules et l'équipement non routier. Le mazout léger et le diesel sont indiqués ensemble.

[3] L'utilisation d'énergie directe englobe les sources renouvelables et les sources non renouvelables, y compris l'électricité. Nous avons reformulé nos données de 2018 afin de les harmoniser avec notre approche actuelle de calcul et de signalement des données sur l'utilisation d'énergie.

Gaz à effet de serre[1]

Nos émissions de GES totales, qui comprennent les émissions de l'Administration portuaire et celles de notre filiale Canada Place Corporation (CPC) sont présentées ci-dessous, et exprimées en tonnes d'équivalents de dioxyde de carbone (éq. CO2), le dioxyde de carbone, le méthane et l'oxyde de diazote intervenant dans les calculs.

		2018	2019	2020	2021	2022	
Portée 1 Émissions directes (tCO_2e)	**Bâtisses**	4 966	4 948	3 781	4 517	4 006	
	Navires	275	264	287	256	294	
	Véhicules de flotte	50	44	38	48	58	
	Portée 1 - émissions directes totales[2]	5 291	5 256	4 106	4 821	4 358	√
Portée 2 Émissions indirectes (tCO_2e)	**Bâtisses**	60	80	45	39	50	
	Services	6	6	6	5	5	
	Portée 2 - émissions indirectes totales[3]	66	86	51	44	55	√
Portée 3 Émissions indirectes-autres (tCO_2e)	**Déplacements des employés (domicile/travail)[4]**	535	403	97	102	189	√
	Voyages d'affaires[5]	198	163	34	14	108	√
	Consommation de papier	10	9	0	0	1	
	Déchets	6	7	2	1	1	
	Portée 3 - émissions indirectes-autres totales[6]	749	582	133	117	299	
Émissions totales		**6,106**	**5,924**	**4,290**	**4,982**	**4,712**	
Total d'émissions compensées (%)[7]		**24%**	**20%**	**18%**	**15%**	**21%**	

[1] Nos émissions de gaz à effet de serre ont été calculées conformément aux indices GRI 305-1, 305-2 et 305-3, qui s'appuient sur le protocole GHG mis au point par le World Resource Institute et le World Business Council on Sustainable Development. Nous mettons en œuvre l'approche de contrôle opérationnel pour déterminer les limites organisationnelles et produire des rapports sur les émissions de portée 1, 2 et 3, tel que défini ci-dessous. Les facteurs d'émission ont été déterminés à partir des sources suivantes : 2022 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying Greenhouse Gas Emissions, B.C. Ministry of Environment; Rapport d'inventaire national 1990-2020 : Émissions et absorptions des gaz à effet de serre au Canada. Une composante d'émissions biogéniques (bioCO2) est intégrée dans la consommation d'essence et de diesel afin de tenir compte du règlement « Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation » de la Colombie-Britannique. Nos limites organisationnelles comprennent Canada Place Corporation (CPC), une filiale qui gère Canada Place et fournit des services de chauffage et de climatisation à de nombreux locataires, dont le bâtiment Est du Centre des congrès, l'hôtel Pan Pacific, et le complexe World Trade Centre. Notre portée de référence des émissions de GES de 2010 n'est pas inclus dans le présent rapport puisqu'il a été établi avant l'inclusion de notre filiale CPC dans le calcul des émissions de l'organisation. Nous nous efforçons de recalculer notre portée de référence de 2010 en incluant les émissions de CPC et comptons le présenter dans notre prochain rapport sur la durabilité. La politique relative au recalcul du portée de référence n'est pas incluse dans le présent rapport puisqu'elle est en cours d'élaboration.

[2] Les émissions de portée 1 sont les suivantes : consommation de carburants pour les navires et véhicules du parc, y compris 7 910 litres de diesel renouvelable produit par hydrogénation (DRPH) utilisés par notre navire de patrouille du port dans le cadre du projet pilote sur le diesel renouvelable, et de gaz naturel pour le bureau de l'Administration portuaire, la chaudière de CPC et les bâtiments d'entretien. La consommation de carburant pour les navires et les véhicules du parc s'appuie sur les factures du fournisseur ou est estimée en divisant le montant total des achats de carburant par un prix moyen du carburant pour l'année. La consommation de gaz naturel utilisée dans la chaudière de CPC et pour les bâtiments d'entretien repose sur les factures des services publics. Les émissions de niveau 1 excluent l'utilisation du gaz naturel par les locataires de CPC, qui est mesurée et récupérée séparément par un compteur divisionnaire.

[3] Les émissions de portée 2 comprennent l'électricité utilisée dans le bureau de l'Administration portuaire, les bâtiments d'entretien, pour les services comme l'éclairage et les pompes et dans les installations de CPC, à l'exception de l'électricité consommée par les locataires de CPC qui est mesurée et récupérée séparément par un compteur divisionnaire. Cela comprend également l'électricité consommée pour fournir les services de chauffage, ventilation et climatisation fournis aux locataires de CPC. Les émissions de niveau 2 sont calculées en fonction de la consommation établie selon les factures des services publics.

[4] L'estimation des données sur les trajets des employés pour se rendre au travail passe par le comptage du nombre de voitures stationnées dans le parc de stationnement du siège de l'Administration portuaire et en faisant la moyenne pour déterminer le nombre d'employés qui se rendent au travail en voiture. L'estimation du mode de transport des employés ne se rendant pas au travail en conduisant une voiture repose sur les résultats du sondage auprès des employés depuis 2019. La distance de trajet entre le domicile et le travail est déterminée en calculant la distance moyenne entre le siège de l'Administration portuaire et les codes postaux des employés. Avant 2019, l'hypothèse posée était que toutes les personnes qui ne répondaient pas au sondage se rendaient au travail en voiture. En 2019, nous avons modifié notre méthodologie pour compter le nombre de voitures dans les parcs de stationnement.

[5] L'activité annuelle a été calculée grâce à l'utilisation de données de facturation directes, du suivi des données internes et de renseignements relatifs aux ressources humaines.

[6] Les émissions de portée 3 comprennent les trajets des employés pour se rendre au travail, les déplacements professionnels, les déchets et la consommation de papier.

[7] En 2018, à la suite de changements apportés à la structure de direction, nous avons commencé à comptabiliser les émissions de GES de notre filiale Canada Place Coroporation (CPC) dans notre rapport sur la durabilité; toutefois, nous n'avons pas acheté de crédits d'émission de carbone pour les activités de CPC. Depuis 2010, les opérations de l'Administration portuaire sont carboneutres, à l'exception de celles de CPC, grâce à l'achat de crédits d'émissions de carbone. Nous continuons d'évaluer les possibilités de réduction des émissions liées aux opérations de l'Administration portuaire et de CPC, y compris notre approche en matière de crédits d'émissions de carbone.

√ Assurance limitée indépendante

Communautés florissantes

À titre d'Administration portuaire, nous générons et distribuons des retombées économiques aux communautés et au gouvernement à l'échelle locale et nationale.

Les mesures de notre valeur économique créée et distribuée sont présentées dans notre rapport financier.

Affiliations

Nous appuyons les organisations liées à l'industrie et y contribuons. Notre équipe dirigeante y joue un rôle important. Robin Silvester, notre président-directeur général est aussi vice-président représentant l'Amérique du Nord au sein de l'International Association of Ports and Harbors. Il copréside également le groupe des présidents. Cliff Stewart, notre vice-président à l'infrastructure, siège au conseil d'administration de l'Alliance verte.

Nos principales affiliations sont indiquées ci-dessous :

- American Association of Port Authorities
- Association of Canadian Port Authorities
- Business Council of British Columbia
- Canada West Foundation
- Chambre de commerce du Canada
- Canadian Council for Aboriginal Business
- Chamber of Shipping of British Columbia
- Cruise Industry Association of B.C.
- Greater Vancouver Board of Trade
- Industry Council for Aboriginal Business
- International Association for Public Participation
- The Worldwide Association of Port Cities

© 2023 Administration portuaire Vancouver-Fraser