NOUS DIRIGEONS, NOUS SOMMES À L'ÉCOUTE ET NOUS **RÉAGISSONS**

RAPPORT SUR LA DURABILITÉ **2012**

PORT METRO vancouver

NOS ACTIVITÉS

04 Messages

06 Aperçu des activités

08 Qui sommes-nous et que faisons-nous?

10 Approche en matière de durabilité

RENDEMENT DE LA PORTE

14 Croissance du port et utilisation des terres

20 Sûreté et sécurité

24 Environnement

30 Fiabilité et compétitivité

34 Collectivités locales

RENDEMENT DE L'ENTREPRISE

40 Rôle et gouvernance

41 Personnel

42 Empreinte environnementale

44 Résultats financiers

45 Investissement communautaire

DÉTAILS DU RAPPORT

50 À propos du présent rapport

52 Énoncé de certification indépendante

54 Index GRI

CRÉER UN PORT DURABLE EN S'APPUYANT SUR **LE DIALOGUE ET LA COLLABORATION**

Il faut trouver le juste équilibre entre les intérêts nationaux et régionaux, et entre le rendement économique, social et environnemental pour diriger la Porte du Pacifique. Nous sommes à l'écoute de nos clients, des intervenants, des instances gouvernementales, des collectivités régionales et des Premières Nations afin de mieux comprendre leurs intérêts. Nous nous efforçons de mettre en place des politiques, des projets et des initiatives qui répondent à ces intérêts, et nous poursuivons le dialogue sur les enjeux délicats afin de trouver une voie durable pour notre avenir commun.

Le présent rapport fournit un aperçu de notre rendement social, environnemental et économique pour l'année civile 2012.

- Préparé conformément aux Lignes directrices G3.1 pour l'établissement de rapports en matière de développement durable G3 du Global Reporting Initiative (GRI)
- Répond aux exigences du niveau d'application B+ définies dans le GRI
- Données certifiées par Ernst & Young s.r.l.

VOUS AVEZ DES QUESTIONS

Nous savons que nous n'avons pas réponse à tout, mais lorsque nous planifions l'avenir, nous essayons de prévoir des solutions qui appuient les intérêts des collectivités environnantes et de nos concitoyens canadiens sur les plans économique, social et environnemental. L'administration portuaire, les locataires, les clients, les résidents, les instances gouvernementales, les Premières Nations et les intervenants ont tous un rôle à jouer pour créer un port durable. En poursuivant les discussions cette année, des questions pertinentes nous ont été posées. Tout au long du présent rapport, nous allons essayer d'apporter des réponses à ces questions.

« Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que notre Porte demeure sécuritaire? »

Pour en savoir plus, consultez la page 21 du présent rapport.

« Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que notre région dispose des capacités nécessaires pour répondre aux besoins futurs des clients? »

Pour en savoir plus, consultez la page 16 du présent rapport.

« Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que les activités de construction et celles des navires n'ont pas de répercussions négatives sur les habitats importants des poissons et de la faune? »

Pour en savoir plus, consultez la page 29 du présent rapport.

« De quelle manière Port Metro Vancouver prend-elle des décisions en matière de croissance et de développement durable? »

Pour en savoir plus, consultez la page 15 du présent rapport.

« Que fait Port Metro Vancouver en ce qui a trait à la qualité de l'eau? »

Pour en savoir plus, consultez la page 28 du présent rapport.

« De quelle manière Port Metro Vancouver protège-t-elle les terres industrielles? »

Pour en savoir plus, consultez la page 15 du présent rapport.

« Qui est chargé de prévenir les déversements d'hydrocarbures et d'intervenir au cas où l'impensable se produit? »

Pour en savoir plus, consultez la page 22 du présent rapport.

« La fiabilité est essentielle pour mes activités. Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que mes marchandises transitent par la Porte sans problème? »

Pour en savoir plus, consultez la page 32 du présent rapport.

« À titre d'organisme chargé de la réglementation et promoteur de projets, que fait Port Metro Vancouver pour assurer la transparence et la responsabilité dans le cadre des examens environnementaux? »

Pour en savoir plus, consultez la page 27 du présent rapport.

« De quelle manière Port Metro Vancouver réduit-elle les répercussions négatives des activités portuaires sur les collectivités situées autour des terrains du port? »

Pour en savoir plus, consultez la page 35 du présent rapport.

« Je suis préoccupé par le transport de marchandises comme le charbon et le pétrole à travers mon quartier, et par les risques à long terme que cela pose pour la santé et l'environnement. Les résidents locaux ne devraient-ils pas être consultés à propos des marchandises transportées à travers leur communauté? »

Pour en savoir plus, consultez la page 37 du présent rapport.

« Que fait Port Metro Vancouver pour nettoyer et gérer les terrains contaminés du port? »

Pour en savoir plus, consultez la page 29 du présent rapport.

« Que fait Port Metro Vancouver en ce qui a trait au bruit généré par les activités portuaires? »

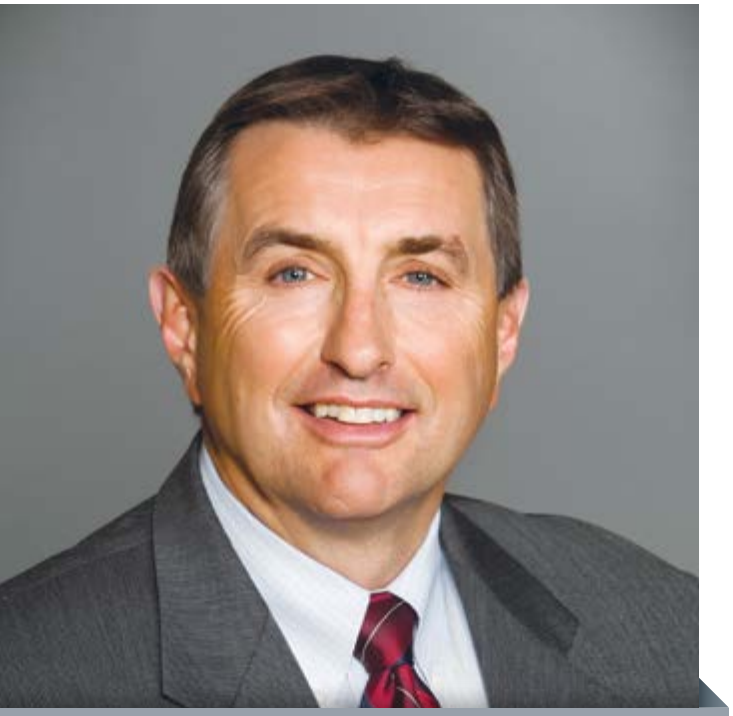
Pour en savoir plus, consultez la page 36 du présent rapport.

« De quelle manière Port Metro Vancouver consulte-t-elle les Premières Nations? »

Pour en savoir plus, consultez la page 36 du présent rapport.

« Que fait Port Metro Vancouver pour améliorer la qualité de l'air? »

Pour en savoir plus, consultez la page 25 du présent rapport.



Craig Neeser Président du conseil d'administration

« Nous avons tiré des leçons de nos expériences passées et cerné les nombreux défis auxquels nous faisons face.

Il est nécessaire de s'appuyer sur des principes basés sur une vision claire et une saine gouvernance lorsque des défis se posent de manière inéluctable. »

Le Canada est un pays de commerce. D'un océan à l'autre, les Canadiens comptent sur les marchandises qui transitent par les ports. Les navires océaniques qui arrivent aux terminaux portuaires de l'inlet Burrard, de Roberts Bank et sur le fleuve Fraser transportent des marchandises sur lesquelles nous comptons tous. Les activités quotidiennes de Port Metro Vancouver, soit 200 millions de dollars de marchandises par jour, nous rappellent constamment que ce commerce est vital pour nos vies et l'économie de la région métropolitaine du Grand Vancouver et celle de l'ensemble du Canada.

Notre rôle consiste à faciliter le commerce au Canada d'une manière sécuritaire et responsable pour l'environnement. Nous comprenons que les collectivités locales souhaitent non seulement bénéficier de nos activités, mais également que nous nous comportions en bon voisin. Ensemble, nous nous efforçons de développer la plus grande Porte du Canada vers la région Asie-Pacifique d'une manière durable, tout en continuant à générer de la richesse et des emplois pour des milliers de familles, pas uniquement dans la vallée du Bas-Fraser, mais aussi en Colombie-Britannique et dans le reste du Canada.

Je suis heureux de vous présenter notre troisième rapport annuel sur la durabilité qui traite de notre rendement aux niveaux économique, environnemental et social en 2012. Dans le cadre de la préparation de ce rapport, nous avons respecté les pratiques exemplaires reconnues à l'échelle internationale de l'index GRI, qui mettent l'accent sur les enjeux matériels d'importance pour nos intervenants, y compris la croissance du port et l'utilisation des terrains, la sûreté et la sécurité, la fiabilité et la compétitivité, ainsi que les répercussions sur les collectivités locales et l'environnement.

Le processus de planification, de mise en œuvre, de suivi et d'établissement de rapports nous permet de mieux comprendre nos accomplissements et nos lacunes, de même que les possibilités d'amélioration, ainsi que les défis auxquels nous serons confrontés en tant qu'organisation. Nous avons tiré des leçons de nos expériences passées et cerné les nombreux défis auxquels nous faisons face. Il est nécessaire de s'appuyer sur des principes basés sur une vision claire et une saine gouvernance lorsque des défis se posent de manière inéluctable.

Je voudrais profiter de cette occasion pour remercier les membres du conseil d'administration de Port Metro Vancouver pour leur participation et leurs conseils qui ont permis de guider Port Metro Vancouver tout au long d'une nouvelle année de croissance et de réussite. Je voudrais en particulier saluer les membres de la communauté de Port Metro Vancouver et le Comité de la responsabilité sociale et communautaire de l'entreprise pour les efforts qu'ils ont déployés en 2012 afin d'améliorer la durabilité du port. Je voudrais également saluer notre exceptionnelle équipe de leadership exécutif dirigée par le président-directeur général Robin Silvester. Le port est à l'écoute et réagit, et il contribue à construire un avenir dont nous pouvons tous êtes fier.

Craig Neeser Président du conseil d'administration

La grande région métropolitaine de Vancouver est une région enviable sur de nombreux aspects : elle est reconnue pour sa qualité de vie, la beauté de la nature qui l'entoure et la volonté d'y assurer un avenir durable. Cependant, la pression d'être concurrentiel dans une économie mondialisée, combinée à la population croissante, à l'expansion des municipalités et au vieillissement des infrastructures, sont des facteurs qui représentent des défis régionaux importants pour les instances gouvernementales locales et les citoyens.

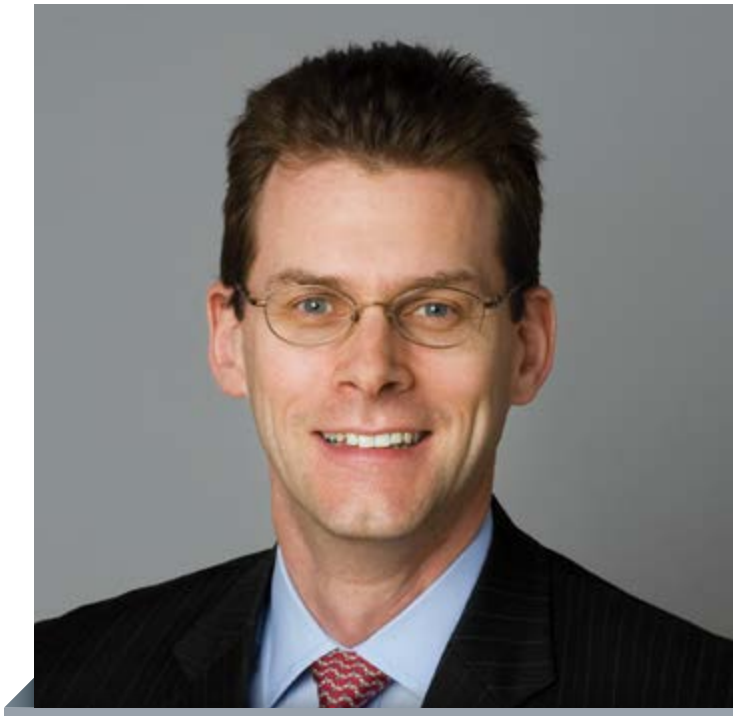
Dans le but d'appuyer au mieux le commerce national et international du Canada, Port Metro Vancouver cherche des moyens de faire participer les collectivités locales et d'améliorer la durabilité à long terme du port et de la région. La Porte doit prospérer afin que l'on puisse continuer à appuyer l'économie de la Colombie-Britannique, mais cette croissance doit avoir des répercussions équilibrées pour la vallée du Bas-Fraser.

Le thème du présent rapport, diriger, être à l'écoute et réagir, consiste à mieux comprendre la manière selon laquelle Port Metro Vancouver peut contribuer le mieux possible à la création d'un futur durable et à créer de la valeur pour nos clients et intervenants. À long terme, nous croyons que notre réussite et notre compétitivité dépendront de notre volonté d'être à l'écoute, d'être ouverts à de nouvelles idées et approches, et de collaborer à la création d'une vision commune.

Tout au long du présent rapport, vous pourrez lire les réponses que nous proposons aux questions complexes. Et bien que nous n'ayons pas toutes les réponses, nous sommes fiers du travail accompli en 2012, et nous poursuivons notre engament à développer des réponses réfléchies aux questions difficiles. Nous nous efforçons d'améliorer continuellement la sécurité et la sûreté, la fiabilité et la compétitivité, et de faire croître le port de façon à prendre en compte de manière équilibrée les intérêts de nos clients, des intervenants, des instances gouvernementales, des collectivités locales et des Premières Nations.

Je souhaite saluer et remercier le conseil d'administration pour les conseils prodigués au cours de l'année, ainsi que saluer le dévouement de nombreux employés de Port Metro Vancouver qui ont travaillé sans relâche pour améliorer le port et notre région.

Robin Silvester Président-directeur général



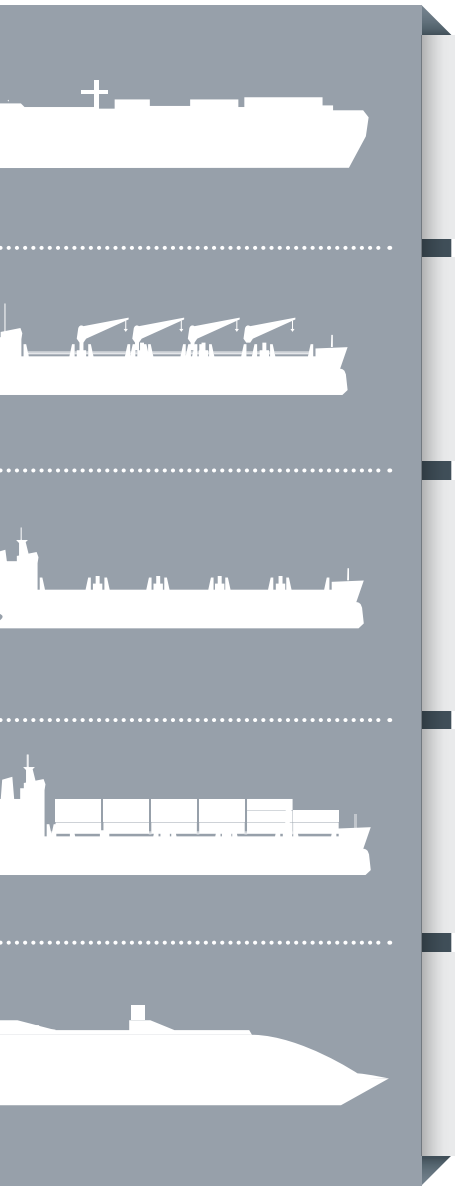
Robin Silvester Président-directeur général

« À long terme, nous croyons que notre réussite et notre compétitivité dépendront de notre volonté d'être à l'écoute, d'être ouverts à de nouvelles idées et approches, et de collaborer à la création d'une vision commune. »

NOS ACTIVITÉS

Port Metro Vancouver est le plus grand port du Canada et le plus divers d'Amérique du Nord. Notre emplacement stratégique et nos infrastructures nous permettent de jouer un rôle essentiel pour le commerce canadien en relation avec les économies asiatiques en pleine croissance.

Les principales exportations du Canada qui transitent par Port Metro Vancouver sont le charbon, les céréales et les produits forestiers. Le port constitue également la principale voie d'entrée au Canada des automobiles et des biens de consommation. Le port se trouve au sein d'un centre urbain international de premier plan, Metro Vancouver, une région d'une incroyable beauté naturelle qui abrite une exceptionnelle diversité biologique. Il relève de notre responsabilité de s'assurer que la région et le pays puissent tirer parti des avantages de ces activités économiques d'une manière durable.



AUTOMOBILES

Plus d'automobiles arrivent au Canada par Port Metro Vancouver que par tout autre port au pays. Le port réceptionne la totalité des voitures asiatiques destinées au marché canadien.

DIVERS

Les navires de marchandises diverses transportent des marchandises de grande taille qui doivent être chargées et déchargées à l'aide d'une grue. L'acier, la pâte, le bois d'œuvre et les marchandises spécialisées liées à un projet, comme des éoliennes, sont des exemples de divers.

VRAC

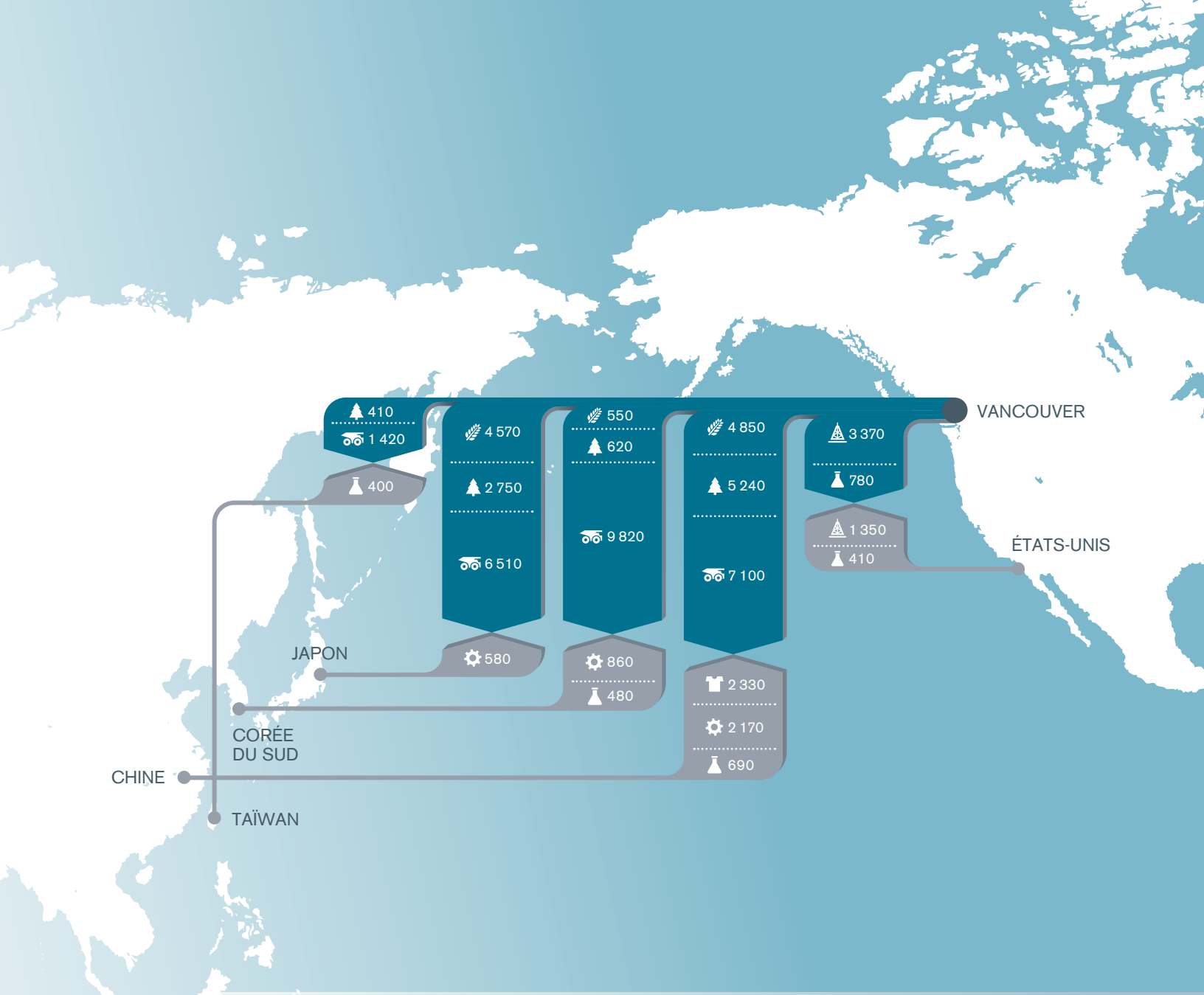
Les marchandises solides et liquides placées directement dans la cale d'un navire sont appelées marchandises en vrac. Les principales marchandises en vrac comprennent : les céréales, le charbon thermique et métallurgique utilisé pour la fabrication de biens en acier, la potasse utilisée dans les engrais et le soufre, utilisé pour la production de pneus de voiture, pour les feux d'artifice et en médecine.

CONTENEURS

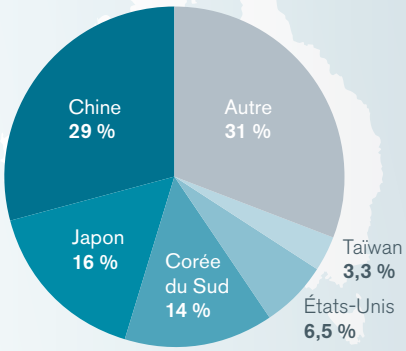
Les biens importés dans des conteneurs comprennent : les biens de consommation (appareils électroniques, vêtements et jouets) et les aliments, comme les fruits tropicaux. Une fois qu'un conteneur a été déchargé, on le remplit de nouveau avec des produits comme des grains de spécialité, de la pâte ou du bois d'œuvre, qui sont exportés en tant que marchandises de retour.

CROISIÈRES

Port Metro Vancouver est le port d'attache des navires de croisière reliant Vancouver et l'Alaska, transportant ainsi plus de 600 000 passagers en 2012 et générant des revenus de 2 millions de dollars en moyenne par escale pour les économies régionales.



PRINCIPALES ÉCONOMIES ÉTRANGÈRES D'ÉCHANGES COMMERCIAUX PAR TONNAGE



La Porte de Vancouver est une plateforme essentielle pour le commerce canadien qui offre un lien fiable avec les partenaires commerciaux internationaux, en particulier avec les économies asiatiques. La carte ci-dessus donne un aperçu des plus importants partenaires commerciaux de la Porte ainsi que des principaux volumes de marchandises échangées en 2012. Pour en apprendre davantage à propos des partenaires commerciaux et des volumes de marchandises échangées, veuillez consulter notre site Web à l'adresse portmetrovancouver.com/factsandstats

Marchandises échangées (en milliers de tonnes métriques)

- Charbon
- Produits forestiers
- Céréales, cultures spéciales et aliments pour animaux
- Biens de consommation et produits connexes
- Produits pétroliers
- Produits chimiques, métaux de base et minéraux
- Machinerie, véhicules, construction et matériaux

Routes commerciales

- Exportations
- Importations

QUI SOMMES-NOUS ET QUE FAISONS-NOUS?

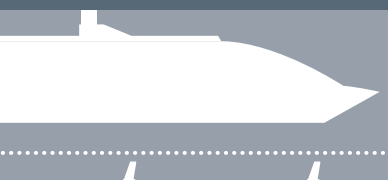
Notre mission : diriger la croissance de la Porte d'entrée du Pacifique du Canada de manière à améliorer le bien-être des Canadiens.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser, qui mène ses activités sous le nom de Port Metro Vancouver, est une société sans actionnaires, financièrement autonome, constituée en janvier 2008 par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada*, et qui relève du Ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Nous gérons plus de 16 000 hectares d'eau, près de 1 000 hectares de terres, et des biens situés sur près de 640 kilomètres de rivage. Notre juridiction s'étend sur 16 municipalités de la vallée du Bas-Fraser et une Première Nation signataire d'un traité, et elle se trouve à l'intersection des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations.

ACTIVITÉS DE L'ENTREPRISE

Nous avons un contrôle opérationnel direct sur notre siège social, trois installations de soutien, cinq navires portuaires de patrouille et 21 véhicules de parc.

ACTIVITÉS DE LA PORTE DE VANCOUVER

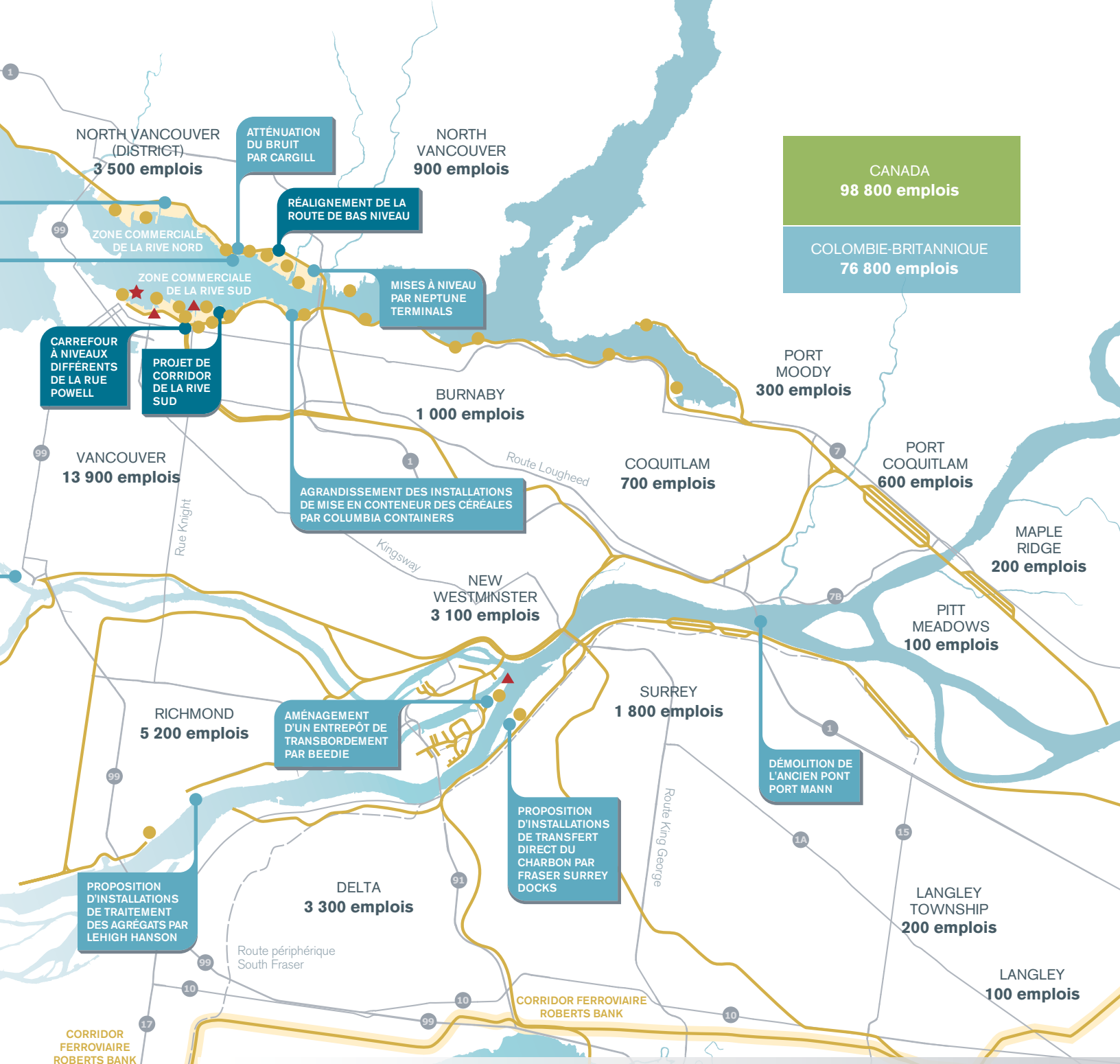


Lignes maritimes, agents maritimes et navires : Nous collaborons avec les organismes fédéraux et le secteur maritime afin de nous assurer que le trafic des navires se déroule de manière sécuritaire, efficace et responsable sur le plan environnemental.

Terminaux : Nous travaillons étroitement avec les exploitants locataires des 28 principaux terminaux du port afin de promouvoir l'amélioration en continu de l'environnement et de gérer les incidences pour les collectivités.

Locataires des terrains portuaires : Nous louons des terrains et des structures maritimes aux organisations qui ont besoin de l'infrastructure du port et nous collaborons avec elles par l'intermédiaire d'évaluations environnementales, d'examens des projets et de calendriers de location afin de gérer les incidences sur le plan environnemental et le plan social.

Connexions de la chaîne d'approvisionnement : Nous travaillons étroitement avec les principaux fournisseurs de services ferroviaires, des entreprises qui exploitent plus de 2 000 camions et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin d'assurer des connexions fiables et efficaces entre les différents modes de transport.



En 2012, Port Metro Vancouver a demandé à InterVistas de réaliser une étude des répercussions économiques des activités actuelles du port dans la vallée du Bas-Fraser. L'étude nous permet de faire la preuve de nos répercussions importantes sur le plan de l'emploi et sur le plan économique à l'échelle de la province et du pays, en mettant l'accent sur les collectivités qui composent la vallée du Bas-Fraser. Les chiffres relatifs à l'emploi indiqués ci-dessus pour la Colombie-Britannique et le Canada comprennent les emplois directs, indirects et induits. Les emplois directs sont liés à l'industrie, tandis que les emplois indirects appuient l'industrie. Les emplois induits sont liés aux dépenses effectuées par les employés au sein de la communauté. Pour en apprendre davantage à propos des répercussions économiques du port, veuillez consulter notre site Web à l'adresse portmetrovancouver.com/factsandstats

Port Metro Vancouver

- Siège social
- Autres installations
- Emplois directs

Autres infrastructures

- Terminaux portuaires
- Routes
- Réseau ferroviaire

Projets du port

- Projets dirigés par Port Metro Vancouver
- Projets menés par les locataires

NOTRE APPROCHE EN MATIÈRE DE DURABILITÉ

Notre vision consiste à être la Porte d'entrée la plus efficace et la plus durable possible pour nos clients, tout en avantageant les communautés au niveau local et à l'échelle du pays.

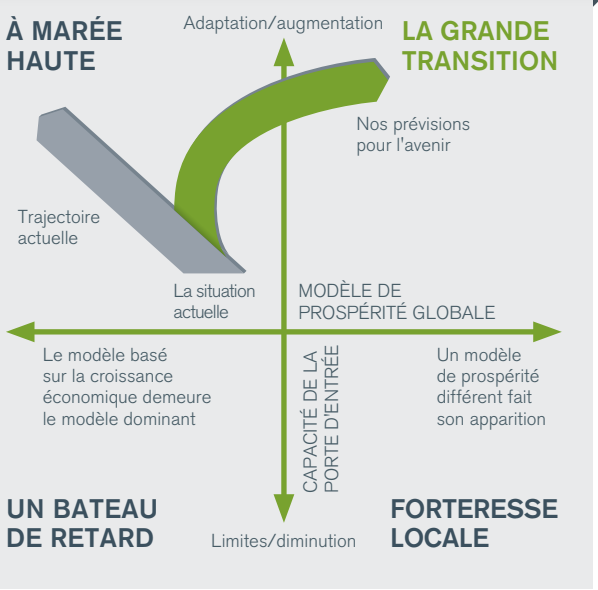
En tant que plus grand port du Canada, nous avons la responsabilité d'être à la fine pointe en matière de développement durable des activités portuaires. Notre approche en matière de durabilité se traduit par la manière selon laquelle nous menons nos activités, comment nous prévoyons l'avenir et de quelle façon nous interagissons avec nos employés, nos clients, nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les intervenants, les collectivités environnantes, les différentes instances gouvernementales, les Premières Nations et le grand public.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

En 2010, nous avons lancé un processus de visualisation stratégique intitulé Port 2050. Nous avons consulté les différents intervenants concernés par l'avenir de la Porte et avons élaboré une perspective commune pour nos prévisions de l'avenir. Notre défi consiste maintenant à assurer une transition au niveau global, social, environnemental et économique, ce qui nécessite une capacité d'adaptation, de la résilience et une orientation stratégique.

En 2012, nous avons lancé un processus d'une durée de deux ans visant à mettre à jour notre plan d'utilisation des terres, en formulant des buts, des objectifs et des directives en matière de politique afin de prendre des décisions informées d'utilisation des terres au cours des 15 à 20 prochaines années. Fin 2012, nous avons commencé à élaborer une vision et une stratégie en matière de durabilité pour Port Metro Vancouver, qui nous permettra de savoir de façon détaillée à quoi ressemble un port dans un monde durable, ainsi que les moyens d'y parvenir. Le nouveau plan d'utilisation des terres ainsi que la vision et la stratégie en matière de durabilité permettront de guider le port vers La grande transition. Nous comptons achever ces initiatives importantes début 2014.

NOS PRÉVISIONS POUR L'AVENIR



Pour obtenir de plus amples renseignements à propos du processus Port 2050, consultez notre site Web à l'adresse suivante :
portmetrovancouver.com/port2050

RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE

Nous utilisons une approche basée sur un tableau de bord équilibré afin de réaliser et mesurer le rendement relativement à nos priorités stratégiques. Notre tableau de bord permet de mesurer notre rendement en ce qui a trait à nos priorités économiques, environnementales et sociales, et il sert de base pour l'attribution de la prime de rendement annuelle de l'entreprise destinée aux employés. La responsabilité sociale d'entreprise constitue l'une des sept priorités stratégiques de notre plan d'activités. Nos comités de direction, tels que le Comité de la responsabilité sociale et communautaire de l'entreprise, permettent de superviser notre rendement. Le vice-président, Responsabilité sociale d'entreprise, offre son leadership à plus de 50 employés, y compris ceux qui travaillent dans les services des programmes environnementaux, de l'engagement auprès des collectivités et des Autochtones, des communications et des affaires gouvernementales. En 2012, notre rendement en matière de responsabilité sociale d'entreprise représentait 9 % du total de notre tableau de bord de l'entreprise, et ce chiffre atteindra 14 % en 2013.

ENGAGEMENT

Port Metro Vancouver s'est engagée dans le domaine des échanges commerciaux. Et nous nous sommes engagés à accroître les échanges commerciaux par le biais du développement durable du port, de manière à améliorer la

qualité de vie des Canadiens, à la fois aujourd'hui et à l'avenir. Pour parvenir à tenir cet engagement, nous devons en apprendre davantage à propos des valeurs et des objectifs que nous partageons avec nos clients, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les intervenants, les collectivités environnantes, les instances gouvernementales, les Premières Nations ainsi que le grand public. Nos objectifs d'engagement se veulent proactifs et inclusifs afin de repérer des questions d'intérêt et de s'y engager de manière à prendre en compte et à respecter cette diversité d'intérêts et de besoins. Notre approche en matière d'engagement est donc variée en raison de cette diversité. Vous trouverez des exemples précis de cet engagement tout au long du présent rapport qui respecte les principes de l'Association internationale pour la participation publique (IAP2).

PRODUCTION DE RAPPORTS

Notre rapport annuel sur la durabilité contient des renseignements à propos des sujets relatifs à la durabilité qui sont importants pour Port Metro Vancouver ainsi que pour les différents intervenants. Il est conçu de manière à offrir une plus grande transparence et responsabilité en ce qui concerne la manière de réaliser nos activités, et afin de constituer une plateforme de partage de nos résultats et de collecte des commentaires. Nous mettons en œuvre les pratiques exemplaires reconnues mondialement en matière de production de rapports, y compris le fait de chercher activement à obtenir des commentaires de nos intervenants, au moment de préparer notre rapport sur la durabilité.

Pour la deuxième année, nous avons invité des représentants de nos clients, de l'industrie, des instances gouvernementales locales et régionales, des Premières Nations, des collectivités environnantes, des professionnels en matière de durabilité et des directeurs de l'ensemble de nos services à participer à deux comités de révision du rapport. Ces comités nous ont fourni des rétroactions à propos de notre précédent rapport sur la durabilité et nous ont aidés à déterminer les sujets d'importance dans le cadre du présent rapport et des rapports ultérieurs. Nous avons intégré les recommandations de ces comités dans le présent rapport, lorsque cela était possible.

En tenant compte de cette information, la première partie du rapport, intitulée Rendement de la Porte, s'intéresse à notre approche en matière de gestion des défis importants auxquels le port est confronté et qui échappent à notre contrôle direct, mais qui se trouvent au sein de notre domaine d'influence.

La deuxième partie du rapport, intitulée Rendement de l'entreprise, contient des renseignements et des données sur le rendement de nos propres activités, y compris en matière de gouvernance, de ressources humaines, d'empreinte environnementale, de résultats financiers et d'investissement communautaire.

ORDRE DE PRIORITÉ DES SUJETS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ ÉTABLIE PAR LES COMITÉS DE RÉVISION DU RAPPORT

HAUTE IMPORTANCE

Ces aspects sont des thèmes centraux du rapport, selon les recommandations des comités de révision du rapport.

- Croissance du port et utilisation des terres
- Sûreté et sécurité du port
- Répercussions du port sur l'environnement
- Fiabilité et compétitivité du port
- Répercussions du port sur la communauté
- Gérance en matière d'habitat des poissons et de la faune
- Relations avec les Premières Nations
- Relations avec le gouvernement
- Répercussions économiques et valeur du port

- Gouvernance
- Personnel
- Empreinte environnementale
- Résultats financiers
- Investissement communautaire

FAIBLE IMPORTANCE

Ces aspects ont été jugés peu prioritaires par les comités de révision du rapport et sont donc traités à la fin du rapport.

Pour visualiser les commentaires des comités de révision du rapport, consultez notre site Web à l'adresse : portmetrovancouver.com/accountability

RENDEMENT **DE LA PORTE**

Nous nous efforçons de déplacer les marchandises et les passagers de manière sécuritaire, efficace et respectueuse de l'environnement au sein du port, tout en supervisant la croissance de la Porte d'entrée du Pacifique du Canada.

CROISSANCE DU PORT ET UTILISATION DES TERRES

Nous essayons constamment de trouver un juste équilibre entre la croissance des échanges commerciaux et la nécessité de protéger l'environnement et de respecter la qualité de vie des résidents des collectivités environnantes.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT?

Le fait de diriger la Porte du Pacifique requiert de trouver un équilibre délicat entre notre mandat au niveau national, qui est d'améliorer la compétitivité du commerce canadien et d'obtenir des avantages à long terme pour les Canadiens, et les intérêts régionaux des communautés environnantes. Le commerce canadien prend de l'ampleur, appuyé par une demande internationale pour nos ressources naturelles et la demande canadienne pour des produits internationaux. Par conséquent, le port continue de croître. Pour gérer cette croissance, nous devons maintenir le dialogue avec les collectivités locales afin de comprendre de quelle manière cette croissance a une incidence sur elles, et ainsi élaborer des plans et des programmes qui répondent aux besoins relevés. Dans la section suivante, vous trouverez des renseignements à propos des projets d'infrastructure au sein de la région, ainsi que la manière selon laquelle ces projets améliorent les activités du port. De plus, vous verrez ce que nous faisons pour comprendre les problèmes des collectivités et y répondre.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS DE NOS INTERVENANTS

Les collectivités environnantes sont inquiètes de l'expansion du port et des répercussions des activités portuaires sur l'environnement et la qualité de vie. Cela comprend les répercussions liées au nombre croissant de navires, de camions, de wagons et d'activités dans les terminaux, ainsi qu'aux types de marchandises qui transitent par le port. Nous avons également appris que les communautés du port souhaitent en apprendre davantage à propos du rôle de Port Metro Vancouver dans le développement du port, et si des changements pouvaient être apportés aux projets en fonction de leurs commentaires.

POINTS CLÉS DE 2012

- Nous avons entamé un processus d'une durée de deux ans visant à mettre à jour le *Plan d'utilisation des terres* de Port Metro Vancouver. Ce processus comprend l'élaboration de politiques sur l'utilisation des terres et le développement du port, et il mettra en lumière les types d'utilisations terrestres et maritimes appropriées au sein de notre territoire au cours des 15 à 20 prochaines années.
- Au terme d'une consultation approfondie des collectivités locales, nous avons obtenu l'approbation de la ville de North Vancouver relativement au projet de la route Low Level, qui fait partie de la Zone commerciale de la rive nord.
- Nous avons terminé l'examen de l'évaluation environnementale du projet d'amélioration du terminal, des routes et du réseau ferroviaire de Deltaport.
- Nous avons reçu de nombreuses propositions de nos locataires visant à améliorer, augmenter et étendre leurs activités.

OBJECTIF POUR 2013

- Élaborer une ébauche du *Plan d'utilisation des terres* en fonction des travaux techniques et des activités de consultation.
- Continuer à recueillir les commentaires des collectivités locales tout au long de la planification et de la construction des projets du port, comme le projet d'améliorations routières et ferroviaires au terminal Deltaport, la proposition de projet d'un second terminal à Roberts Bank et le projet de corridor de la rive sud.

VOS QUESTIONS ET NOS RÉPONSES

De quelle manière Port Metro Vancouver prend-elle des décisions en matière de croissance et de développement durable?

Nous pensons que la durabilité est un processus permanent d'amélioration en continu. Nous avons fait des progrès importants vers l'élaboration de politiques et la création d'un consensus à propos des priorités de croissance.

Nous savons que la croissance entraîne des répercussions. Nous nous efforçons de prendre des décisions responsables en matière de croissance et de collaborer avec nos intervenants afin de créer une vision collective à propos de la direction que la croissance doit suivre dans notre région.

Nous avons entamé en 2012 un processus d'une durée de deux ans visant à mettre à jour le *Plan d'utilisation des terres*. Ce plan d'utilisation des terres correspondra étroitement au développement de notre vision et stratégie en matière de durabilité, et il appuiera notre prévision de La grande transition décrite dans le processus Port 2050.

Le nouveau *plan d'utilisation des terres* vise à répondre à certaines questions essentielles liées à la croissance et au développement de Port Metro Vancouver, à savoir :

- Définir des objectifs et des politiques clairs qui illustrent les priorités de Port Metro Vancouver en matière de croissance et de développement et qui indiquent les mesures à prendre.
- Mettre en place des politiques cohérentes qui décrivent les étapes à suivre par Port Metro Vancouver pour acquérir de nouveaux terrains, et la manière selon laquelle le port effectuera des consultations à propos des changements apportés aux désignations.
- Déterminer une utilisation pertinente et uniforme des terrains désignés dans les zones qui relèvent de la compétence du port.
- Prendre en compte les intérêts aux niveaux social, environnemental et économique en matière de planification de l'utilisation des terres.
- Trouver un juste équilibre entre les différentes utilisations des terrains et la disponibilité en baisse des terrains industriels.

En 2012, nous avons recueilli des commentaires à propos de nos principales priorités et de nos principaux problèmes, par le biais de huit ateliers d'intervenants et de six journées portes ouvertes, ainsi que d'un sondage en ligne. Nous avons combiné ces commentaires avec les pratiques exemplaires existantes afin de formuler une ébauche de buts, d'objectifs et de directives en matière de politique. Les thèmes clés abordés lors des consultations comprenaient le besoin de renforcer nos activités au sein de la structure existante avant d'étendre les activités, de prendre en compte les répercussions pour les collectivités et les plans municipaux existants, et enfin augmenter la transparence et la collaboration.

En 2013, nous allons réaliser des séances de consultation supplémentaires avec les intervenants, les Premières Nations et le public au sein de Metro Vancouver, préparer un plan préliminaire d'appels à la consultation à l'automne, puis terminer l'ébauche finale de notre nouveau plan d'utilisation des terres avant la fin de l'année civile.

Au terme du processus d'une durée de deux ans, nous aurons organisé 20 ateliers et journées portes ouvertes dans la vallée du Bas-Fraser, en plus de nombreuses présentations, réunions et activités en ligne.

Pour en apprendre davantage à propos de la mise à jour du *plan d'utilisation des terres*, consultez notre site Web à l'adresse :
portmetrovancouver.com/landuseplan

De quelle manière Port Metro Vancouver protège-t-elle les terres industrielles?

Selon nous, la disponibilité en baisse des terrains industriels constitue l'un des enjeux majeurs du port, voire même de toute la grande région métropolitaine de Vancouver.

Les terrains sont une ressource restreinte dans la grande région de Vancouver. Plus de 2,6 millions d'habitants vivent, travaillent et passent leurs temps libres sur une bande de terre relativement petite entourée par l'océan, la chaîne côtière de montagnes et la frontière américaine. Au cours des trente dernières années, notre région a perdu plus de 3 000 hectares de terrains industriels en raison de la priorité donnée aux développements résidentiels et commerciaux. Port Metro Vancouver possède plus de 1 000 hectares de terrains, et nous achetons des terres supplémentaires pour offrir des avantages à long terme à la Porte. En l'absence d'une solution à long terme pour l'utilisation des terres dans la vallée du Bas-Fraser, les pressions des développements concurrents continueront, aux dépens d'une activité économique importante et d'emplois productifs et bien rémunérés.

En 2012, Port Metro Vancouver a proposé le concept de « réserve de terrains industriels » pour protéger les terrains industriels existants, permettre de prendre des décisions éclairées en matière d'utilisation des terres et imaginer de nouveaux moyens de créer de nouveaux terrains pour les industries croissantes. En 2013, nous comptons poursuivre les discussions publiques et essayer de résoudre le problème essentiel du manque de terrains industriels.

Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que notre région dispose des capacités nécessaires pour répondre aux besoins futurs des clients?

Afin de répondre à la demande de capacité créée par une économie canadienne en expansion, Port Metro Vancouver dispose de plusieurs programmes et projets en cours.

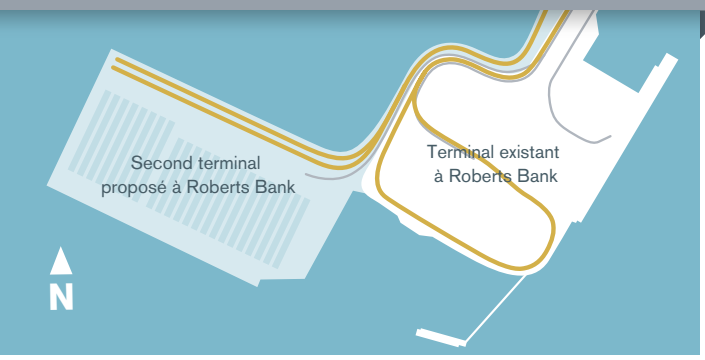
Port Metro Vancouver aide les entreprises canadiennes à expédier leurs biens et produits sur les marchés du monde entier, et le port constitue le point d'entrée pour de nombreux produits de consommation, y compris les fruits, les légumes, le café, les vêtements, les produits électroniques, le mobilier et les automobiles. Port Metro Vancouver appuie les échanges commerciaux canadiens en fournissant les infrastructures de manutention de conteneurs nécessaires pour permettre de relier les marchés du Canada avec les économies internationales fondées sur les échanges commerciaux, en particulier celles de la région Asie-Pacifique.

ZONE COMMERCIALE ROBERTS BANK

PROGRAMME DU CORRIDOR FERROVIAIRE ROBERTS BANK

Ce programme constitue un ensemble complet d'améliorations des routes et des voies ferrées financées par une collaboration sans précédent entre douze partenaires, y compris des instances gouvernementales locales, régionales, provinciales et fédérales, ainsi que le secteur privé de l'industrie, dans le but d'améliorer une partie importante du réseau de voies ferrées s'étendant sur 70 kilomètres, avec 66 passages à niveau qui traverse de nombreuses municipalités de la vallée du Bas-Fraser. Ce couloir clé relie la plus grande installation de conteneurs du Canada et un terminal de charbon important situé à Roberts Bank, dans la ville de Delta, au réseau ferroviaire nord-américain. Les investissements qui totalisent 307 millions de dollars vont permettre de doubler la capacité ferroviaire et d'améliorer selon nous la qualité de vie des municipalités touchées en réduisant le nombre de passages à niveau ainsi que le trafic et le bruit connexes. En 2012, les travaux se sont poursuivis relativement à plusieurs aspects du projet, y compris l'achèvement du projet du passage supérieur de la 80e rue à Delta, et la réalisation de la consultation dans le cadre du projet du passage supérieur de la 232e rue à Langley.

PROJET D'UN SECOND TERMINAL À ROBERTS BANK



PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE CONTENEURS

On s'attend à ce que le trafic des conteneurs double d'ici les 5 à 10 prochaines années au niveau de la côte ouest du Canada et qu'il triple presque d'ici 2030. En s'appuyant sur les prévisions de croissance économique et d'augmentation de la population, ces projections du trafic de conteneurs ont permis de mettre en lumière notre incapacité à répondre à la demande future dès 2015.

Dans le but d'augmenter notre capacité au moment voulu et à l'endroit où cela est nécessaire, le programme d'amélioration de la capacité de conteneurs s'intéresse aux possibilités d'amélioration de l'infrastructure et des terminaux existants, ainsi qu'aux nouvelles installations potentielles qui pourraient être requises à mesure que la demande augmente :

Le projet d'un second terminal à Roberts Bank concerne un terminal maritime de conteneurs comportant trois postes à quai. Ce terminal pourrait offrir une capacité supplémentaire de plus de 2,4 millions d'unités équivalent vingt pieds (EVP) par an, ce qui permettrait de répondre à la demande en matière de marchandises en conteneurs au cours de la prochaine décennie. Ce projet en est toujours à la phase de planification, et les études environnementales de référence sur le terrain et les consultations auprès des collectivités sont en cours. Nous sommes actuellement en train de réaliser un processus complet de consultation des collectivités, des intervenants et du public en plusieurs étapes, qui a débuté en juin 2011 et s'est poursuivi en 2012. Le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale détaillée et indépendante, dont la nature sera déterminée par les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux.

Les collectivités environnantes ont exprimé leurs inquiétudes vis-à-vis du projet, notamment la perte de terres agricoles, le désir d'obtenir plus d'information et d'études techniques, et leurs préoccupations concernant l'environnement, en particulier les espèces telles que les oiseaux migratoires. Au cours des consultations menées durant la phase de définition du projet en 2012, nous avons fourni à la communauté des options de compensation de la perte de productivité agricole; nous avons également demandé des avis à propos de certains éléments du projet, comme l'emplacement du champ multimodal; enfin, nous avons partagé de l'information à propos des études en cours visant à évaluer les aspects environnementaux du projet, telles que les populations d'oiseaux migratoires.

En réponse aux demandes d'information et à un accès facilité aux études précédentes relatives à Roberts Bank, nous avons

mis en place un site Web pour le projet qui contient une bibliothèque de documents, dont les études actuelles et passées, et nous continuerons à mettre à jour ce site avec les études en cours de réalisation lorsqu'elles seront disponibles.

Pour en apprendre davantage à propos du programme d'amélioration de la capacité de conteneurs, consultez notre site Web à l'adresse : portmetrovancouver.com/CCIP

Le projet d'améliorations routières et ferroviaires au terminal Deltaport consiste à améliorer de manière efficace et rentable l'infrastructure existante afin de remédier aux problèmes d'engorgement des routes et des voies ferrées et d'augmenter la capacité du plus grand terminal de conteneurs du Canada de 600 000 d'EVP, pour atteindre une capacité totale de 2,4 millions EVP. Les travaux dans le cadre du projet, dont on prévoit l'achèvement d'ici 2015, soit au moment où la croissance prévue sera supérieure à la capacité actuelle, se concentrent principalement au sein de la structure existante du terminal, des routes et des voies ferrées. L'environnement maritime n'est pas concerné par les travaux, ce qui permet de limiter les risques des répercussions environnementales. L'évaluation environnementale a été achevée en 2012, et la première phase des consultations menées auprès du public et des intervenants s'est terminée en janvier 2013. Un financement a depuis été accordé pour la construction du passage supérieur et les travaux ont commencé début 2013.

Au cours des consultations, nous avons retenu que le trafic routier et ferroviaire constitue la principale préoccupation des membres des collectivités locales, ainsi que le fait de comprendre de quelle manière le port détermine et justifie le besoin d'augmenter la capacité. Nous continuons à collaborer avec les intervenants à propos de la question du trafic routier et ferroviaire, et nous nous sommes engagés à réaliser régulièrement des prévisions économiques en ce qui a trait au programme d'amélioration de la capacité de conteneurs et à en publier les résultats, de manière à assurer la transparence relativement à la demande actuelle et aux besoins de capacité future prévus.

ZONE COMMERCIALE DE LA RIVE NORD

La zone commerciale de la rive nord comprend des terminaux portuaires et des activités industrielles essentiels à la Porte d'entrée Asie-Pacifique. Port Metro Vancouver s'est associée aux instances gouvernementales fédérales, provinciales et municipales et à différents intervenants de l'industrie afin d'améliorer la capacité et l'efficacité des activités portuaires sur la rive nord. Les investissements s'élevant 283 millions de dollars vont permettre d'augmenter la capacité du couloir ferroviaire, d'aider à réduire le bruit causé par les sifflets de train dans les collectivités locales, et d'améliorer la sécurité et la fiabilité le long des routes que le trafic portuaire partage avec les entreprises et les résidents locaux. Les projets clés qui se sont poursuivis en 2012 et qui vont continuer en 2013 comprennent le projet de la route Low Level, dirigé par Port Metro Vancouver, et le projet de passage supérieur au-dessus de l'avenue Philip, dirigé par Kinder Morgan et le District of North Vancouver. Ces deux projets vont permettre de réduire la nécessité d'avoir recours aux sifflets de train aux passages à niveau en fournissant un accès alternatif pour le trafic routier.

PROJET DE LA ROUTE LOW LEVEL

Le projet de la route Low Level vise à faciliter l'extension des voies ferrées et l'amélioration des activités portuaires sur la rive nord. Ce projet contribuera à répondre à la demande croissante du commerce international tout en réduisant au minimum les répercussions de cette croissance sur la collectivité locale. Dans le cadre du processus de planification du projet, Port Metro Vancouver a donné à de nombreuses reprises la possibilité à la collectivité et aux intervenants de fournir leurs commentaires depuis 2011. Cela s'est traduit par plusieurs phases de consultation au cours de la phase de conception détaillée en 2012, y compris la conception détaillée (février et mars), la conception préférée (mai et juin), la gestion du trafic (août) et les caractéristiques esthétiques (septembre). Plus de 1 200 personnes ont participé aux consultations. Les points clés relevés comprennent la hauteur de la route, les améliorations des intersections, l'accès, le chemin Spirit, la protection de l'environnement et la réduction des répercussions qui touchent la vue et le bruit. La conception choisie constitue notre meilleure réponse aux commentaires reçus et répond à l'ensemble des objectifs du projet, tout en respectant les contraintes techniques et environnementales. Environ 80 % des participants à la consultation ont indiqué que la conception choisie répondait aux commentaires formulés par la communauté.

ZONE COMMERCIALE DE LA RIVE SUD

La zone commerciale de la rive sud appuie l'importation et l'exportation d'une grande variété de marchandises, y compris des conteneurs, des marchandises en vrac (principalement des céréales) et des marchandises diverses (principalement du bois d'œuvre).

Ces activités constituent un moteur important pour l'économie, à la fois pour la région, mais aussi à l'échelle nationale, en soutenant l'emploi dans les secteurs maritime et ferroviaire, dans le secteur du camionnage et dans celui des ressources.

Port Metro Vancouver, en collaboration avec le gouvernement du Canada, la ville de Vancouver, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée, investit 127 millions de dollars dans les infrastructures afin d'améliorer l'accès, les flux de circulation, la sécurité et la capacité du couloir ferroviaire, ce qui permet de limiter les répercussions sur les collectivités locales, comme le bruit et le trafic routier dans les rues de la communauté.

La date d'achèvement du projet est prévue en 2014, y compris les activités suivantes :

- Projet de corridor de la rive sud – construction d'une route surélevée au-dessus de la rue Stewart afin d'éliminer les conflits route-voie ferrée aux passages à niveau. Le projet comprend également une passerelle pour piétons à proximité de la route Victoria. La construction a commencé en 2012 et se poursuivra en 2013.
- Carrefour à niveaux différents de la rue Powell – un carrefour à niveaux différents visant à éliminer le passage à niveau existant de la rue Powell. La construction débutera en 2013.

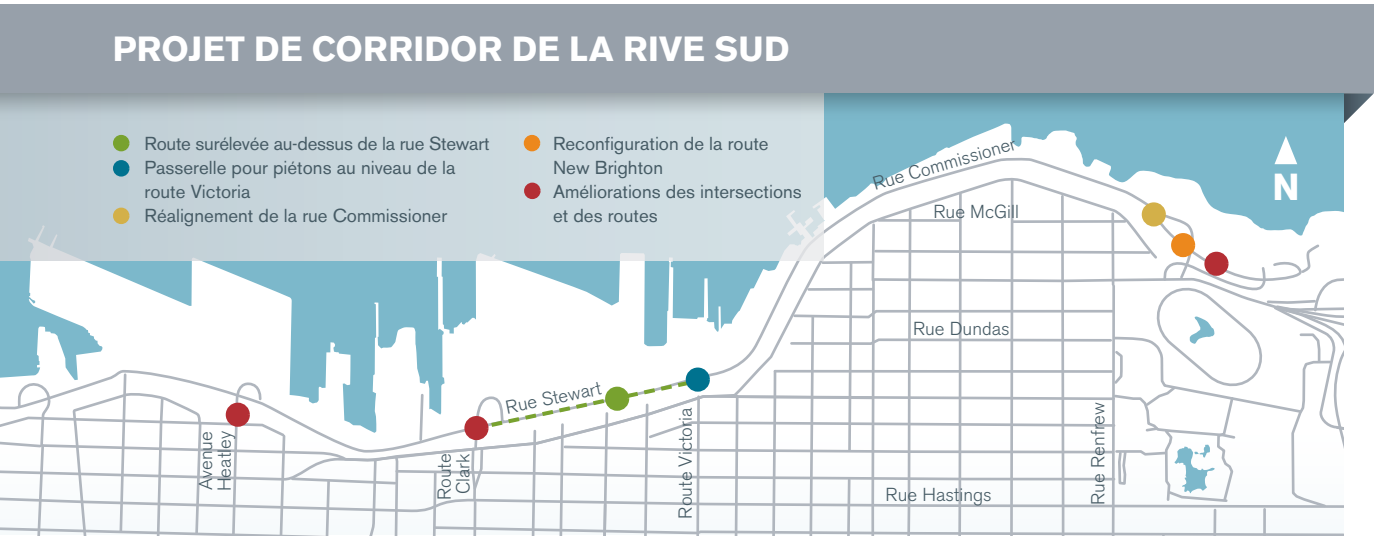
La majorité des travaux de construction liés au projet de corridor de la rive sud et dirigés par le port se situent sur les terrains portuaires. Les résidents qui habitent à proximité sont régulièrement tenus au courant des activités de construction et des éventuelles répercussions en matière de bruit ou de déviations de la circulation par l'intermédiaire de bulletins communautaires, d'un site Web consacré au projet et de réunions organisées dans la communauté.

Pour en apprendre davantage à propos de ce projet et des autres projets menés par le port, consultez notre site Web à l'adresse :
portmetrovancouver.com/projects

Qu'en est-il des projets menés par les locataires?

Port Metro Vancouver fournit une supervision réglementaire des projets menés par les locataires des terrains portuaires. Les projets des locataires comprennent des initiatives visant à renouveler ou à entretenir les infrastructures, augmenter la capacité et améliorer l'efficacité opérationnelle, ainsi qu'à apporter des modifications aux marchandises traitées. Notre processus de révision de projet est utilisé pour l'ensemble des projets afin d'assurer la conformité à la réglementation pertinente et de réduire au minimum les répercussions pour l'environnement et les collectivités locales. Pour les gros projets, ce processus comprend souvent des avis et des consultations des collectivités environnantes et des Premières Nations, ainsi que des instances gouvernementales locales.

De manière similaire au processus d'approbation municipal des nouveaux développements, Port Metro Vancouver évalue les demandes de permis des projets en fonction des pratiques de planification généralement reconnues. Chaque demande de projet est examinée en tenant compte de ses avantages, des répercussions pour les collectivités locales et l'environnement, et des mesures d'atténuation nécessaires. Le port décidera



de délivrer un permis de projet uniquement lorsque les examens environnementaux et techniques et les consultations requises avec les municipalités, les Premières Nations et les collectivités locales auront été complétés.

En 2012, nous avons ressenti une forte demande pour le développement du port, et nous avons reçu environ 79 demandes de projets qui ont fait l'objet de notre processus d'examen de projet. Ci-après se trouve une liste de certains des projets importants menés par les locataires qui ont fait l'objet d'un examen et qui ont été approuvés en 2012 et début 2013 :

- Aménagement d'un entrepôt de transbordement par Beedie
- Atténuation du bruit par Cargill
- Expansion des installations de mise en conteneur des céréales par Columbia Containers
- Marina par Milltown
- Mises à niveau par Neptune Terminals
- Démolition de l'ancien pont Port Mann
- Capacité d'entreposage des céréales par Richardson International
- Modernisation du chantier maritime par Seaspan

Les principaux projets menés par les locataires qui font actuellement l'objet d'un examen comprennent :

- Installation de transfert direct du charbon par Fraser Surrey Docks
- Installation de traitement des agrégats par Lehigh Hanson

Pour en apprendre davantage à propos de ce projet et des autres projets menés par les locataires, consultez notre site Web à l'adresse : portmetrovancouver.com/projects

CRÉATION D'UNE BANQUE D'HABITATS

Le programme de création d'une banque d'habitats de Port Metro Vancouver est une mesure proactive qui vise à trouver un équilibre entre la santé de l'environnement et les projets de développement qui peuvent être requis pour les activités portuaires. Le programme s'intéresse aux habitats des poissons et de la faune, comme les marais salés et les lits de zostère marine, qui sont améliorés ou créés à un autre endroit, en amont du projet, afin d'éviter tout risque de disparition de ces habitats.

Au terme de la construction, et une fois que la stabilité et la viabilité de l'habitat sont confirmées, ce dernier est considéré comme étant « mis en banque » dans la banque des habitats de Port Metro Vancouver. Des « retraits » d'habitats peuvent être effectués à partir de la banque lorsque cela est nécessaire pour le développement de nouveaux projets. Au moment du retrait, le ministère des Pêches et des Océans réalisera une évaluation de la stabilité et de la valeur de l'habitat, puis déterminera s'il est adéquat pour compenser la proposition de projet de développement.

« Nous comprenons que certains citoyens sont préoccupés par les types de marchandises qui transitent par le port, et nous ressentons un certain malaise vis-à-vis de l'expansion du port en général. Notre travail consiste à s'assurer que les marchandises qui transitent par le port sont traitées de la manière la plus sûre, la plus efficace et la plus durable possible, peu importe leur nature; cependant, le choix des marchandises que le Canada échange avec le reste du monde ne relève pas de la compétence du port.

À la vue des récentes inquiétudes relevées, nous nous sommes engagés à examiner minutieusement notre processus d'examen de projet afin d'améliorer la transparence et de susciter la confiance du public. »

Jim Crandles – Directeur, Planification et développement

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

La réputation du port en tant que porte d'accès sécuritaire et fiable est essentielle pour le commerce national et international du Canada, ainsi que pour le tourisme.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT?

En tant que plus grand port du pays, nous pensons qu'il est de notre responsabilité d'assurer un leadership en ce qui concerne les pratiques de sûreté et de sécurité pour nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris les secteurs des navires, des terminaux, des voies ferrées, le secteur du camionnage, la main-d'œuvre et les autres ports. Les incidents en matière de sûreté et de sécurité peuvent avoir potentiellement des répercussions durables sur la réputation de la Porte. Nous mettons l'accent sur les activités portuaires, la sécurité, la préparation aux situations d'urgence et la gestion de ces dernières, et sur le fait d'offrir un environnement de travail sécuritaire au sein du port.

Nous surveillons et examinons de manière active les pratiques et les procédures opérationnelles afin d'assurer le déplacement sécuritaire des marchandises, et nous testons nos capacités de préparation aux situations d'urgence tout au long de l'année, y compris les interventions en cas d'incidents majeurs tels qu'un déversement ou un tremblement de terre.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS DE NOS INTERVENANTS

À mesure que la demande commerciale et les activités portuaires augmentent, les questions de sécurité s'intensifient. Certains intervenants, en particulier les collectivités locales, sont préoccupés par la navigation sécuritaire des navires comme les pétroliers qui transportent du pétrole brut ou du bitume dilué, et à propos de notre capacité à prévenir un déversement d'hydrocarbures et à y faire face le cas échéant. Nos intervenants s'attendent à ce que nous améliorions en continu notre capacité de réponse aux situations d'urgence et aux risques en matière de sécurité, et que nous assurions la sécurité publique au sein des collectivités environnantes ainsi que la sécurité du personnel du port.

POINTS CLÉS DE 2012

- En réponse à une proposition de projet, nous avons réalisé une étude technique détaillée afin d'évaluer les risques associés au trafic potentiel de transporteurs de vrac liquide sur le fleuve Fraser.
- Nous avons participé à l'exercice Magnitude, un exercice de sécurité réalisé à l'échelle de la province par différents organismes qui comprenait une « mise en situation réelle » visant à mettre en pratique notre plan de sécurité principal ainsi que notre Centre des opérations.

OBJECTIF POUR 2013

- Appuyer le groupe fédéral d'experts sur la sécurité des pétroliers et créer un Centre d'excellence pour le transport du vrac liquide, de façon à adopter des pratiques exemplaires et à améliorer notre leadership dans ce domaine important pour la Porte du Pacifique.
- Lancer un examen des pratiques de sécurité à l'échelle du port.

VOS QUESTIONS ET NOS RÉPONSES

Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que notre Porte demeure sécuritaire?

Le Centre des opérations de Port Metro Vancouver est la plateforme centralisée qui gère les activités opérationnelles, les incidents de sécurité et les interventions en cas d'urgence.

Le Centre des opérations de Port Metro Vancouver est situé face à la mer, dans notre siège social de la Place du Canada. Il abrite le service d'exploitation et de sécurité du port, et il reçoit l'appui d'une équipe composée de différents spécialistes. Il offre une surveillance en continu et une intervention rapide en cas d'incident, et ce en tout temps et tous les jours de l'année. Le Centre est chargé de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement, de la sécurité du port, y compris le contrôle de plus de 250 caméras, et de la coordination des ressources en cas d'urgence afin d'assurer des activités portuaires fluides.

Port Metro Vancouver collabore également étroitement avec Transports Canada, les forces de police locales et l'Agence des services frontaliers du Canada afin de s'assurer que le port constitue une Porte d'entrée sécuritaire et fiable pour le commerce et le tourisme du Canada à l'échelle nationale et internationale. Nos mesures de sûreté et de sécurité utilisent les pratiques exemplaires et sont conformes aux règlements fédéraux, ou elles vont même au-delà de ces règlements.

À l'aide du financement de Transports Canada, nous avons mis en place des systèmes de sécurité virtuels et physiques complets afin de nous conformer au Règlement fédéral sur la sûreté du transport maritime. Nos navires de patrouille sont équipés du tout dernier équipement de surveillance, y compris la technologie d'imagerie thermique pour la visibilité à grande distance, de jour comme de nuit, et dans pratiquement toutes les conditions météorologiques.

Nous utilisons les toutes dernières technologies afin d'améliorer la sécurité physique sur les terrains du port et à proximité, y compris les éléments suivants :

- Clôtures intelligentes.
- Dispositifs de détection optique des intrusions.
- Équipements de vidéosurveillance et d'imagerie thermique qui offrent une identification automatique des menaces.
- Système de contrôle de l'accès des véhicules et un programme de laissez-passer du port permettant de s'assurer que seuls les véhicules et les personnes autorisées pénètrent sur les terrains portuaires.
- Surveillance vidéo continue des routes et des terminaux du port.
- Matériel avancé d'inspection des conteneurs aux rayons gamma.
- Programme de portail de détection aux rayons X au niveau des terminaux de conteneurs.
- Contrôle intégral des passagers et des bagages aux terminaux de croisière.
- Programme de notification d'incident pour repérer toute activité suspecte.

« Mon équipe et moi-même avons deux rôles à jouer : assurer la sûreté et la sécurité du port et fournir des services de toute première qualité à nos clients. Tout se passe dans notre Centre des opérations à la fine pointe de la technologie et qui fonctionne en permanence. Doté de plus de 250 caméras, le Centre sert d'œil sur le port, nous permettant de collaborer avec les organismes locaux et nationaux, les premiers répondants et la communauté du port, de façon à nous assurer que toutes les lignes directrices en matière de sécurité maritime sont respectées. »

Yoss Leclerc – Capitaine du port et directeur, Opérations et sécurité

En 2013, Port Metro Vancouver réalisera un examen à l'échelle du port de la sécurité portuaire, appelé Examen de la sécurité et de l'accès au port. Cet examen vise à mettre à jour notre programme global de sécurité afin d'ajouter les nouvelles exigences opérationnelles, de remplacer le matériel qui utilise une technologie obsolète ou sur le point de l'être, et enfin de créer de nouvelles occasions d'intégration des systèmes.

Qui est chargé de prévenir les déversements d'hydrocarbures et d'intervenir au cas où l'impensable se produit?

La gestion et l'intervention en cas d'urgence sont deux volets sur lesquels nous concentrons nos efforts afin de conserver un état de préparation de haut niveau. Nous participons régulièrement à des exercices d'intervention en cas d'urgence organisés avec d'autres organismes concernés.

Port Metro Vancouver sert de Porte d'entrée du Pacifique pour le vrac pétrolier depuis plus d'une centaine d'années, sans aucun incident de navigation. La *Loi sur le pilotage* exige qu'un pilote maritime du Canada de l'Administration de pilotage du Pacifique monte à bord de tous les navires de plus de 350 tonnes brutes. Les pilotes maritimes sont formés selon les normes les plus élevées et dédiés à la sécurité et à la protection de l'environnement. Tous les pétroliers qui font escale à Vancouver ont une double coque et sont assujettis aux normes rigoureuses de Port Metro Vancouver et aux normes nationales et internationales. De plus, tous les pétroliers qui naviguent dans l'inlet Burrard doivent :

- Avoir été préapprouvés en ce qui concerne leur historique de fonctionnement et leur condition.
- Disposer à bord de deux pilotes maritimes expérimentés de BC Coast Pilot, en plus d'un équipage totalement formé.
- Être aidés par trois navires d'escorte puissants reliés par des filins et commandés par des capitaines expérimentés.
- Transiter par Second Narrows uniquement de jour, par bonne visibilité et à l'étale de courant.
- Avoir priorité de navigation s'ils sont chargés.

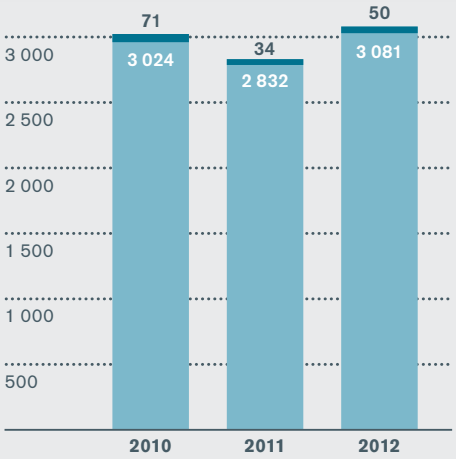
Les terminaux inspectent minutieusement chaque navire avant de leur permettre de faire escale dans leurs installations. Transports Canada participe au programme Contrôle des navires par l'État du port selon lequel les navires sont inspectés et toute lacune est diffusée au niveau international. Les principales lacunes sont décelées avant qu'un navire ne pénètre dans le port et font l'objet de réparations immédiates.

Dans le cas improbable où un déversement se produirait, la ligne d'urgence de la Garde côtière canadienne constituerait le premier point de contact. La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) serait ensuite prévenue. La WCMRC est l'organisation certifiée par Transports Canada et créée par l'industrie pour répondre à tout déversement d'hydrocarbures qui se produirait le long des côtes de Colombie-Britannique. La WCMRC est en mesure de répondre à un déversement pouvant aller jusqu'à 26 000 tonnes.

La réglementation canadienne exige que l'ensemble des pétroliers utilise les services d'un entrepreneur en intervention d'urgence capable de les aider en cas de problème. La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* prévoit que le propriétaire d'un navire est strictement responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris les coûts de nettoyage, le suivi, les mesures préventives et les mesures de restauration. Cela comprend la protection de la faune, les répercussions économiques et environnementales, et la sécurité des intervenants et du public. À l'heure actuelle, une somme d'environ 1,37 milliard de dollars en assurance est disponible par le biais de divers fonds, avec pour condition le nettoyage des déversements d'hydrocarbures même si la source ne peut être identifiée. L'industrie contribue à ces fonds par l'intermédiaire d'une taxation sur tous les hydrocarbures transportés.

En 2012, Port Metro Vancouver a terminé une évaluation des risques associés au trafic des transporteurs de vrac liquide sur le fleuve Fraser. L'étude a servi de référence à l'évaluation environnementale d'un éventuel terminal de carburant aviation sur le fleuve Fraser conçu pour appuyer les activités de l'aéroport.

ESCALES DE NAVIRES ÉTRANGERS



Légende :

Escales de pétroliers **Escales d'autres navires**

Le nombre d'escales de navires étrangers a augmenté de 2 % en 2012, pour atteindre le chiffre de 3 081. Le nombre de pétroliers transportant du pétrole brut est passé de 34 en 2011 à 50 en 2012, ce qui représente moins de 2 % du trafic maritime total qui transite par Port Metro Vancouver.

En 2013, nous collaborons avec le gouvernement fédéral, l'industrie, les chercheurs et nos partenaires locaux afin de nous pencher sur la question de la sécurité des pétroliers. Nous soutenons le groupe fédéral d'experts sur la sécurité des pétroliers et établissons un Centre d'excellence pour le transport du vrac liquide, de façon à adopter des pratiques exemplaires et d'améliorer notre leadership dans ce domaine important pour la Porte du Pacifique.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

Chaque année, nous testons notre plan de sécurité principal. En 2012, nous avons participé à l'exercice Magnitude, et nous avons effectué pour la première fois une mise en situation réelle dans les domaines que nous souhaitons tester.

La planification de l'exercice a nécessité la création de trois groupes de travail pour envisager l'ensemble des scénarios : un groupe composé de membres du personnel de Port Metro Vancouver, un groupe composé de partenaires en matière de sécurité, et le dernier groupe composé de représentants de différents organismes fédéraux de gestion des urgences.

Le 19 octobre 2012, notre équipe du service d'exploitation et de sécurité a effectué un exercice à grand déploiement afin de tester à la fois nos plans de sécurité et d'intervention en cas d'urgence.

L'exercice prévoyait un tremblement de terre important se produisant dans le détroit qui touchait gravement la grande région métropolitaine de Vancouver. Certains des organismes externes ont dépêché des agents de liaison dans le Centre des opérations afin d'appuyer la mise en situation réelle, ainsi que plusieurs contrôleurs, évaluateurs et observateurs chargés de s'assurer que nous suivions le processus formel de l'exercice.

Au terme de l'exercice, nous avons mis en évidence plusieurs moyens d'améliorer nos plans de sécurité et d'intervention en cas d'urgence, et nous avons approfondi nos relations avec les organismes externes qui ont participé à l'exercice.

Pour en apprendre davantage à propos de notre intervention en cas de déversement, consultez notre site Web à l'adresse :
portmetrovancouver.com/operations

INTERVENTION RAPIDE EN CAS D'INCIDENT

Le 7 décembre 2012, le navire Cape Apricot a frappé la route sur digue du poste de chargement des terminaux Westshore, des installations de charbon situées à Roberts Bank. La route sur digue, le chevalet et le transporteur ont été endommagés et ont coulé suite à l'incident. Le capitaine du port de Port Metro Vancouver, Yoss Leclerc, s'est rendu sur les lieux de l'incident et les organismes responsables ont été prévenus. L'incident nous a donné l'occasion d'améliorer le processus de notification des Premières Nations locales, des intervenants de la collectivité et des municipalités. Cela a également mis en évidence la force et la souplesse de notre processus de délivrance de permis, qui nous a aidés à rétablir les activités du terminal en peu de temps, limitant ainsi les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement en général.

CENTRE DES OPÉRATIONS EN CONTINU

Notre Centre des opérations fonctionne en permanence, toute l'année, afin d'offrir des normes élevées en matière de service à la clientèle, de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement. Veuillez communiquer avec le Centre pour toute question liée aux voies navigables, aux terrains, aux voies ferrées ou à la sécurité.

604-665-9086
harbour_master@portmetrovancouver.com

ENVIRONNEMENT

Nous nous efforçons de réduire nos répercussions sur l'environnement en surveillant notre rendement et en investissant dans des programmes qui aident à améliorer la qualité de l'air, du sol et de l'eau, et à protéger les poissons et la faune.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT?

Notre port est situé dans un magnifique environnement naturel sensible qui offre une biodiversité riche et abrite des centaines d'espèces de poissons, de crustacés, d'oiseaux et de mammifères marins. Nous sommes soucieux des répercussions de nos activités sur la qualité de l'air, du sol et de l'eau ainsi que sur les habitats des poissons et de la faune. L'une de nos missions principales consiste à améliorer le bien-être de tous les Canadiens, ce qui comprend l'intendance des ressources naturelles au sein de notre juridiction. Il est essentiel pour la viabilité à long terme du port de gérer les répercussions environnementales, et cela constitue donc une partie importante de notre mission sociale. Nous reconnaissons également que nous avons un rôle à jouer en collaborant à l'échelle régionale, nationale et internationale afin de promouvoir un port plus durable.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS DE NOS INTERVENANTS

Nous comprenons que les collectivités sont préoccupées par l'incidence du port sur l'environnement et les risques que cela présente pour l'écosystème et la qualité de vie des collectivités locales. Les principales inquiétudes concernent les problèmes de qualité de l'air qui peuvent avoir une incidence sur la santé humaine, ainsi que les éventuels déversements qui pourraient menacer la qualité de l'eau et la santé de la faune. Les collectivités sont inquiètes des répercussions pour les habitats essentiels, et des gênes occasionnées pour l'alimentation et la reproduction, en particulier en ce qui concerne les espèces clés, comme la population résidente du sud d'épaulards et les saumons. Les activités de construction, le dragage et les déplacements des navires peuvent avoir une incidence sur la faune. Nous avons également appris récemment que les collectivités locales sont inquiètes des types de marchandises qui transitent par le port, comme le pétrole ou le charbon, en ce qui a trait à leur contribution aux changements climatiques. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce sujet en particulier, veuillez consulter la page 37.

POINTS CLÉS DE 2012

- Notre programme d'observation des mammifères marins, actuellement dans sa cinquième année, vise toujours à s'assurer que nos activités de dragage dans le fleuve Fraser n'ont pas de répercussions négatives sur la population résidente du sud d'épaulards.
- Nous avons amélioré notre programme ÉcoAction, allant même au-delà des exigences de zone de contrôle d'émissions pour les zones côtières nord-américaines nouvellement élaborées afin de limiter les émissions des navires.
- Nous avons participé à la création de la station de contrôle de la qualité de l'air de Metro Vancouver située à Delta, qui fait partie du réseau de surveillance de la qualité de l'air de la vallée du Bas-Fraser, et nous avons participé à son financement.
- Les données de surveillance de 2012 indiquent que les niveaux d'aérocontaminants ne dépassent pas les objectifs régionaux fixés en matière de qualité de l'air.

OBJECTIF POUR 2013

- Poursuivre l'installation de prises d'alimentation à quai Place du Canada et étudier la faisabilité de l'installation de prises d'alimentation à quai à l'emplacement des terminaux de conteneurs.
- Installer une nouvelle station de surveillance de la qualité de l'air dans l'inlet Burrard. Cette nouvelle station de surveillance s'intéressera aux aérocontaminants clés, comme les oxydes de soufre, et permettra d'augmenter la capacité régionale de surveillance de la qualité de l'air.

VOS QUESTIONS ET NOS RÉPONSES

Que fait Port Metro Vancouver pour améliorer la qualité de l'air?

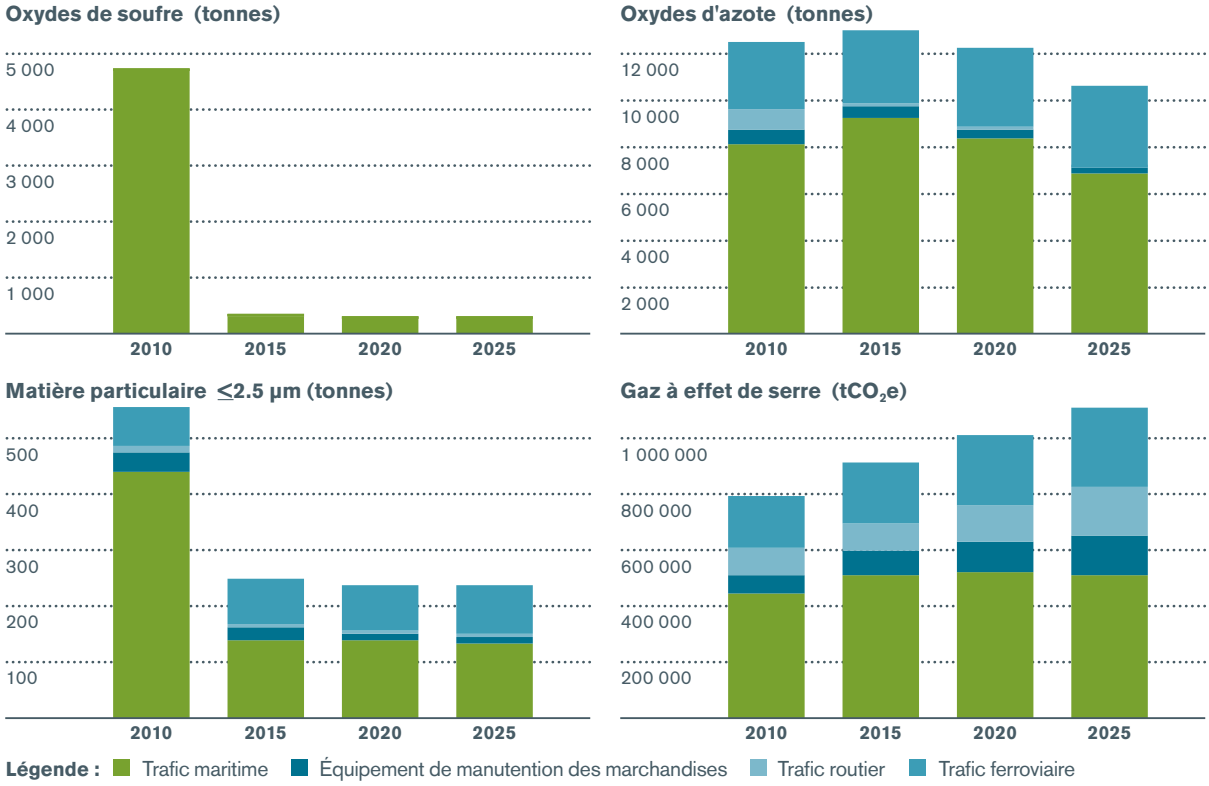
Nous étudions différentes possibilités pour réduire les émissions et améliorer le rendement du port par le biais de plusieurs initiatives, y compris la réduction des émissions d'aérocontaminants essentiels, la mise en œuvre d'initiatives d'action en matière de consommation énergétique et de qualité de l'air, et la mise en valeur de la gérance environnementale par l'intermédiaire de notre programme de prix Blue Circle.

Le transport des marchandises est un processus qui nécessite l'utilisation d'équipements industriels lourds consommant beaucoup d'énergie et alimentés le plus souvent par du carburant diesel. Cette importante consommation de carburant a une incidence sur la qualité de l'air dans la région et contribue aux changements climatiques. Bien que les activités du port constituent une source d'émissions, elles ne représentent que 5 % des émissions atmosphériques totales de la région.

Les émissions liées au port peuvent être attribuées à quatre activités principales : le trafic des navires, des camions et des trains, ainsi que l'équipement de manutention des marchandises utilisé dans les terminaux pour charger et décharger les marchandises. Au sein de ces activités, nous avons mesuré les aérocontaminants essentiels qui ont une incidence sur la qualité de l'air ainsi que les gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques. Les suies de carburant diesel (produit par les moteurs diesel) constituent l'une des formes de particules en suspension qui sont particulièrement préoccupantes, car l'exposition à ces particules présente un risque grave pour la santé humaine.

L'industrie a réalisé d'importantes améliorations afin de réduire les émissions d'aérocontaminants au cours des dernières années. Par exemple, depuis 2005, les émissions de particules en suspension liées au carburant diesel ont diminué de manière continue, malgré une augmentation des activités du port au cours de la même période. La réduction des émissions de gaz à effet de serre pose toujours un défi, car les améliorations technologiques en matière de rendement du carburant ne sont pas assez rapides par rapport à la croissance prévue. Nous pensons que des sources d'énergie de remplacement sont nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les activités portuaires, et nous nous intéressons activement à ce sujet avec nos clients, nos intervenants et les instances gouvernementales afin de trouver de nouvelles solutions à cette question.

PRÉVISIONS DES ÉMISSIONS DU PORT AU SEIN DU BASSIN ATMOSPHÉRIQUE RÉGIONAL



Données obtenues d'après l'inventaire des émissions côté terre de 2010 de Port Metro Vancouver et l'inventaire national des émissions maritimes d'Environnement Canada. Pour en savoir plus, consultez notre site Web à l'adresse portmetrovancouver.com/environment

La classification des zones côtières nord-américaines comme zone de contrôle d'émissions en mars 2010 a permis de mettre en place des normes internationales strictes en matière d'émissions qui s'appliquent à tous les navires qui naviguent dans les zones côtières. La première phase de ces normes a été lancée à l'été 2012, et la seconde phase débutera en 2015. Cette réglementation permettra de réduire de manière importante les émissions d'oxydes de soufre et des particules en suspension connexes en contrôlant la quantité de soufre dans les carburants utilisés par les navires faisant escale à Port Metro Vancouver.

En 2015, on s'attend à ce que l'application de cette réglementation permette de réduire jusqu'à 85 % les émissions de particules en suspension liées au carburant diesel des navires.

INITIATIVES D'ACTION EN MATIÈRE DE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE ET DE QUALITÉ DE L'AIR

Nous recherchons des moyens de réduire les émissions tout en améliorant le rendement du port par l'intermédiaire de la conservation de l'énergie et de l'utilisation d'énergie propre pour les activités du port. En améliorant notre compréhension de ces possibilités, nous sommes mieux placés pour soutenir l'innovation et pour collaborer avec nos partenaires afin de construire un port plus durable.

PROGRAMME ÉCOACTION

Notre programme ÉcoAction comprend des mesures incitatives pour des navires plus propres en proposant des droits de port réduits aux navires qui ont mis en place des mesures de réduction des émissions et d'autres pratiques environnementales. Les réductions des droits de port sont offertes aux navires qui mettent en œuvre différentes options en matière de qualité de carburant et de technologies ainsi que des pratiques de gestion environnementale. Le programme ÉcoAction promeut des mesures de réduction des émissions encore plus strictes que celles adoptées pour la zone de contrôle d'émissions pour les zones côtières nord-américaines dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. En 2012, 469 navires ont participé au programme.

PRIX BLUE CIRCLE

Le prix Blue Circle récompense les transporteurs maritimes qui participent le plus à notre programme ÉcoAction. Voici les récipiendaires de 2012 :

- APL (Canada)
- Grieg Star Shipping (Canada) Ltd.
- Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
- Holland America Line
- "K" Line
- Maersk Line
- Princess Cruises
- Silversea Cruises
- Westwood Shipping Lines

ALIMENTATION À QUAI POUR LES NAVIRES DE CROISIÈRE

Nos installations d'alimentation à quai pour les navires de croisière situées Place du Canada permettent aux navires de croisière d'éteindre leurs moteurs diesel et de se brancher sur le réseau hydroélectrique terrestre tant qu'ils sont à quai, ce qui permet de réduire le bruit et les émissions de polluants atmosphériques, et d'améliorer ainsi considérablement la qualité de l'air local. Depuis son installation en 2009, ce système a permis de réduire de 5 400 tonnes les émissions de gaz à effet de serre liées aux navires de croisière.

PRISES D'ALIMENTATION À QUAI

Élément	2009	2010	2011	2012
Connexions réussies	11	44	35	60 ✔
Navires en mesure de se connecter	n/a[1]	58	58	74 ✔
Économies de carburant (tonnes)	93	476	424	725 ✔
Réductions nettes d'émissions de gaz à effet de serre (tCO_2e)	289	1 521	1 318	2 266 ✔
Réduction des aérocontaminants importants, dont le SOx, le NOx et les particules en suspension (tonnes)[2]	7	54	47	80 ✔

✔ Données certifiées par Ernst & Young s.r.l.

1 La teneur en soufre du carburant utilisé par les navires de croisière a une incidence sur la réduction des émissions causées par l'utilisation des installations d'alimentation à quai.
2 Les calculs pour 2012 utilisent les teneurs en soufre de 2011, qui sont les dernières données à jour disponibles.

ÉQUIPEMENT DE MANUTENTION DES MARCHANDISES

En 2012, nous avons commencé la planification d'un programme visant à réduire encore plus les émissions de particules en suspension liées à l'équipement de manutention des marchandises. Ce programme comprendra des politiques contre la marche au ralenti, encouragera l'utilisation d'équipements plus récents et fera la promotion de l'innovation et des énergies de remplacement. Le programme est toujours à la phase de planification; son entrée en vigueur est prévue en 2014.

CAMIONS

Notre système de délivrance de permis aux camions comprend des exigences environnementales strictes pour tous les camions et encourage l'élimination progressive des vieux camions plus polluants. L'objectif consiste à ce que le parc soit composé d'ici 2017 de camions de 2007 ou plus récents en ce qui a trait aux émissions de matière particulaire. En 2013, nous avons participé à une étude collective avec Metro Vancouver et d'autres partenaires afin d'explorer les possibilités de la technologie de télédétection pour les véhicules utilitaires lourds. Cette étude nous a permis de mieux

comprendre les émissions de notre parc de camions ainsi que la technologie qui pourrait être utilisée à l'avenir pour les programmes de gestion des émissions dans la région.

À titre d'organisme chargé de la réglementation et promoteur de projets, que fait Port Metro Vancouver pour assurer la transparence et la responsabilité dans le cadre des examens environnementaux?

Nous suivons un processus d'examen environnemental strict qui reprend les exigences fédérales, et nous essayons continuellement de l'améliorer.

Notre politique en matière d'environnement prévoit la réalisation des évaluations de toutes les propositions de projet, de tous les travaux physiques et de toutes les activités réalisés au sein de la juridiction du port et qui pourraient avoir des effets environnementaux néfastes sur le milieu terrestre, aérien ou maritime, même si des dispositions réglementaires sont déjà en place. Nous adoptons le principe de précaution et maintenons un haut niveau de protection de l'environnement au sein de notre juridiction, de manière à nous conformer aux exigences réglementaires, voire à la dépasser.

La portée et la durée des examens environnementaux peuvent varier en fonction des particularités de chaque initiative et de l'environnement au sein duquel elle est censée se dérouler. En règle générale, nous évaluons les poissons et leurs habitats, les espèces aquatiques, les oiseaux migratoires, les conditions physiques et socio-économiques, les biens matériels patrimoniaux et le patrimoine culturel et l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles.

Les conditions environnementales font partie de tout permis de projet. En voici quelques exemples :

- Tous les travaux doivent se conformer aux exigences de la *Loi sur les pêches*, ainsi qu'aux autres lois, réglementations et pratiques de gestion exemplaires pertinentes. Il est à noter que le paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches* interdit le déversement de substances délétères dans des eaux où vivent des poissons, y compris indirectement par l'intermédiaire d'un égout pluvial. Il faut faire preuve de diligence raisonnable en tout temps afin de prévenir de tels déversements; le respect de ces conditions ne suffit pas à se dégager de toute responsabilité à cet égard.
- Les émissions de poussières et les émissions atmosphériques liées aux activités et aux travaux de construction dans le cadre des projets doivent être gérées afin d'éviter des problèmes de santé et de sécurité sur place, ainsi que des problèmes similaires ou d'autres répercussions à d'autres endroits, ainsi que pour empêcher les effets néfastes sur la qualité de l'air local et régional.

« Le 6 juillet 2012, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* a été mise à jour afin de s'adapter au contexte économique et environnemental actuel du Canada. Notre approche demeure inchangée, à savoir réaliser des examens environnementaux pour tous les projets et activités réalisés dans notre juridiction qui peuvent potentiellement avoir des effets sur la qualité de l'air, du sol et de l'eau. Nous transmettons régulièrement des propositions de projet aux organismes fédéraux, provinciaux ou régionaux pour obtenir des avis et des commentaires. En 2012, nous avons réalisé plus de 200 évaluations environnementales, dont plus d'une centaine ont été achevées après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. »

Darrell Desjardin – Directeur, Programmes environnementaux

Le nombre d'examens environnementaux réalisés en 2012, y compris le nombre d'examens réalisés depuis l'entrée en vigueur de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 2012, a été vérifié par Ernst & Young s.r.l.

- Un plan de gestion du bruit et des nuisances doit être élaboré et mis en œuvre. Une évaluation du niveau de bruit doit être réalisée afin de confirmer l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit et des initiatives à faible niveau sonore, comme indiqué dans le plan de gestion du bruit et des nuisances. Une copie des résultats de l'évaluation du niveau de bruit doit être envoyée à Port Metro Vancouver.
- Un plan de contingence adéquat pour la prévention, le confinement et le nettoyage des déversements d'hydrocarbures (carburant, pétrole, fluide hydraulique, etc.) et d'autres substances délétères doit être mis en place avant le début des travaux. Le matériel nécessaire pour contenir et nettoyer les déversements doit être disponible sur place lorsque les travaux sont en cours, et le personnel travaillant au projet doit connaître le plan de nettoyage des déversements et savoir comment utiliser le matériel d'intervention en cas de déversement.
- Les travaux d'excavation doivent faire l'objet d'une surveillance afin de déceler la présence de contaminants. Si des matériaux suspectés d'être contaminés sont découverts, Port Metro Vancouver doit être immédiatement prévenue.
- Au cas où des ressources archéologiques seraient découvertes, les travaux d'excavation devraient être immédiatement interrompus. Il faut alors prévenir le service archéologique de la province de la Colombie-Britannique ainsi qu'une personne possédant des qualifications adéquates en matière d'archéologie.

EXAMEN COORDONNÉ

Port Metro Vancouver participe au Burrard Inlet Environmental Action Program (BIEAP) et au Programme de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Fraser (PAEFF), un programme intergouvernemental unique de partenariat qui réunit Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Metro Vancouver, le ministère de l'Environnement de la C.-B., le ministère des Forêts, des Terres et de l'Exploitation des ressources naturelles de la C.-B. et qui a été créé afin de coordonner de manière proactive la gestion environnementale entre ces différents acteurs. Dans le cadre de notre processus d'examen environnemental, les projets qui comprennent des travaux physiques au sein de la juridiction du BIEAP-PAEFF ont été examinés par de nombreux organismes de réglementation d'une manière coordonnée.

En raison de l'évolution des mandats des organismes partenaires, le bureau du BIEAP-PAEFF a fermé le 31 mars 2013. À la demande de ses partenaires, Port Metro Vancouver a accepté de diriger la coordination des renvois de projet de manière temporaire, jusqu'à ce qu'un nouveau processus d'examen soit mis en place. Nous continuons à appuyer les processus d'examen coordonnés et nous nous sommes engagés à trouver un modèle de partenariat révisé.

Que fait Port Metro Vancouver en ce qui a trait à la qualité de l'eau?

Nous nous efforçons de répondre aux risques liés au port et posés à la qualité de l'eau, y compris les déversements provenant des navires et des activités des locataires du port.

NAVIRES

Un programme bien établi de changement d'eau de ballast est prévu par la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La Loi interdit le changement d'eau de ballast au sein du territoire du port. Le nettoyage des hélices et de la coque des navires est généralement interdit au sein du territoire du port; cependant, les navires peuvent obtenir un permis auprès de Port Metro Vancouver pour pouvoir effectuer ce nettoyage. Nous réglementons de façon stricte les méthodes à utiliser et la manière de procéder, afin d'éviter la dispersion des contaminants et l'introduction d'espèces envahissantes. Nos navires de patrouille sont nos yeux sur l'eau et surveillent tout signe de déversements ou toute menace à la qualité de l'eau.

LOCATAIRES DU PORT

L'évacuation des eaux utilisées par les locataires du port est gérée par l'intermédiaire de deux mécanismes : la délivrance de permis pour les travaux de construction ou les activités, et les exigences indiquées dans le bail des locataires en ce qui concerne les activités permanentes. Tout projet mené sur les terrains du port doit faire l'objet d'un examen environnemental, et les projets qui peuvent avoir des répercussions néfastes potentielles subissent un examen coordonné avec d'autres organismes, comme Pêches et Océans Canada. Cet examen permet de s'assurer que les locataires fournissent des plans de construction qui comportent des mesures acceptables visant à prévenir les répercussions comme la sédimentation ou les déversements causés par l'équipement, et ce avant que le projet ne soit approuvé. L'examen peut également exiger que les locataires contrôlent l'environnement tout au long des activités de construction.

En règle générale, nos baux de location comprennent des clauses qui nécessitent la mise en place de mesures telles que des évaluations de la contamination du sol, des eaux souterraines et des sédiments, des pratiques de gestion des eaux de ruissellement, ainsi que d'autres mesures propres aux activités des locataires visant à empêcher les déversements accidentels.

Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que les activités de construction et celles des navires n'ont pas de répercussions négatives sur les habitats importants des poissons et de la faune?

Nous traitons les incidences néfastes potentielles pour les poissons et la faune de deux manières : tout d'abord, à l'échelle du projet, nous réalisons des évaluations

environnementales et nous déterminons des mesures d'atténuation pour répondre à ces éventuelles répercussions. Ensuite, d'une manière continue, nous surveillons des groupes et des espèces clés, comme la population résidente du sud d'épaulards, d'autres mammifères marins, les saumons, d'autres poissons (hareng, esturgeon blanc et eulachon) et les espèces envahissantes comme la spartine.

POPULATION RÉSIDENTE DU SUD D'ÉPAULARDS

La population résidente du sud d'épaulards est considérée comme étant en péril. Notre programme d'observation des mammifères marins vise à s'assurer que les activités de dragage de navigation dans le bassin inférieur du fleuve Fraser, une zone considérée comme un habitat essentiel, n'ont pas d'incidence sur la population résidente du sud d'épaulards. Un observateur expert en mammifères marins se trouve à bord de chaque navire de dragage. Si la présence d'un épaulard est détectée dans un périmètre de 1 000 mètres autour du site de dragage, toutes les activités de dragage ou d'élimination cessent et ne peuvent reprendre avant qu'un délai de 30 minutes ne se soit écoulé après que l'épaulard a quitté la zone. En 2012, nous avons effectué plus de 1 960 heures ✔ de surveillance , avec deux observations d'épaulards consignées; la première en dehors de la zone de sécurité de 1 000 mètres, et l'autre au sein de cette zone, mais après la fin des travaux de dragage.

MAMMIFÈRES MARINS

Les mammifères marins, comme les épaulards, ont besoin de s'entendre afin de pouvoir communiquer et chasser, et ainsi conserver des populations saines. Notre environnement maritime très achalandé peut avoir une incidence sur cette capacité. Afin de mieux comprendre et de réduire au minimum les répercussions causées par le trafic maritime et les bruits sous-marins sur les mammifères marins, nous avons participé en février 2012 à l'atelier Ocean Noise in Canada's Pacific, organisé par le Fonds mondial pour la nature (WWF). Nous continuons à collaborer avec le WWF et d'autres organismes afin de mieux comprendre l'incidence de la pollution sonore sur les mammifères marins et de trouver des moyens de limiter cette incidence.

SAUMONS

Le saumon est une espèce iconique pour les Britanno-Colombiens, une importante source de nourriture et une espèce qui joue un rôle vital dans plusieurs écosystèmes et dans la culture des Premières Nations. Nous pouvons protéger les saumons en protégeant leur habitat. Lorsque nous devons effectuer des travaux dans l'eau, nous évitons les périodes sensibles pour les pêcheries afin de protéger les alevins et les saumons adultes ainsi que les autres espèces de poissons. Lorsque des projets de construction nécessitent le transport de piles de tubes en acier, des rideaux de bulles d'air sont utilisés pour éviter les répercussions sur les alevins et les autres espèces de poissons. Des jets de bulles d'air sont projetés autour de la pile pendant le transport, ce qui réduit l'onde de choc sous-marine et le bruit sous l'eau.

Nous avons continué d'appuyer la Fondation du saumon du Pacifique en faisant un don de 50 000 $ en 2012 afin de soutenir leurs travaux qui visent à protéger, conserver et reconstruire les populations sauvages de saumons du Pacifique en Colombie-Britannique.

GESTION DES ESPÈCES ENVAHISSANTES : SPARTINE

La côte du Pacifique abrite de nombreuses espèces envahissantes de spartine, y compris la spartine anglaise. Ces herbes envahissantes réduisent de manière importante l'habitat des oiseaux de rivage, des sauvagines, des poissons, des mollusques et crustacés et des autres invertébrés, causent une accumulation de sédiments et ont une incidence sur les industries installées près des côtes, comme les producteurs de mollusques et crustacés et les pêcheries, ainsi que le tourisme. En 2012, Port Metro Vancouver a contribué à hauteur de 25 000 $ au groupe de travail BC Spartina qui vise à éradiquer les espèces envahissantes de spartine le long des côtes de la Colombie-Britannique.

Que fait Port Metro Vancouver pour nettoyer et gérer les terrains du port contaminés?

Nous poursuivons nos travaux visant à assainir et à redévelopper les terrains qui ont été contaminés par le passé.

Certaines terres gérées par Port Metro Vancouver ont été contaminées par des activités menées précédemment, alors que la réglementation était beaucoup plus laxiste qu'aujourd'hui. Cette ancienne contamination a une incidence sur la manière dont nous utilisons et occupons aujourd'hui les terrains concernés.

L'assainissement des terres contaminées permet de maximiser les terrains industriels prêts à être développés tout en limitant notre dépendance vis-à-vis des espaces verts. En 2012, nous avons commencé à mettre sur pied notre stratégie de renouveau des sites désaffectés, qui se poursuivra en 2014 après la mise à jour de notre plan d'utilisation des terres.

En vertu de nos contrats de location, les locataires sont également tenus de s'assurer que leurs activités n'ont pas d'incidences néfastes sur la qualité de l'environnement. Ils doivent réaliser une évaluation afin de mesurer la qualité des conditions existantes sur le site qu'ils louent avant et après leur passage. Si l'évaluation réalisée avant qu'ils ne quittent le site indique une diminution de la qualité de l'environnement, les locataires sont tenus de réaliser des travaux de restauration afin de restituer le site dans sa condition d'origine, ou mieux encore.

Pour en apprendre davantage, consultez notre site Web à l'adresse : portmetrovancouver.com/environment

✔ Données certifiées par Ernst & Young s.r.l.

FIABILITÉ ET COMPÉTITIVITÉ

Port Metro Vancouver fait preuve de leadership auprès des clients, des instances gouvernementales et de l'industrie afin de promouvoir la collaboration entre les différents secteurs et ainsi créer une Porte fiable et efficace.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT?

Port Metro Vancouver est un port multiservices. Nous sommes en concurrence avec d'autres ports pour répondre aux besoins de la communauté internationale du transport maritime. L'efficacité, la capacité et la fiabilité sont des aspects clés pour nous permettre de conserver notre compétitivité et pour offrir de la valeur ajoutée à nos clients et intervenants. Nous collaborons avec les représentants du gouvernement, nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris les secteurs des navires, des terminaux, des voies ferrées, le secteur du camionnage et la main-d'œuvre, pour faire de la Porte un élément sur lequel on peut compter pour transporter dans les temps des marchandises précieuses jusqu'à leur destination.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS DE NOS INTERVENANTS

Les clients et les intervenants ont exprimé des inquiétudes relativement à la fiabilité des éléments de la chaîne d'approvisionnement, tels que le réseau ferroviaire ou le camionnage, les interruptions de travail, la productivité des terminaux et le coût des activités.

POINTS CLÉS DE 2012

- Port Metro Vancouver a accueilli plus de 3 000 navires et déplacé plus de 124 millions de tonnes de marchandises.
- Nous avons lancé notre stratégie de camionnage Parc intelligent, qui comprend un programme pilote de GPS, afin d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.
- Nous avons collaboré avec les exploitants des terminaux et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin de répondre aux exigences de service des clients, par exemple limiter le temps d'immobilisation à quai des navires et le temps d'attente des camions qui chargent ou livrent les marchandises, avant l'expédition des marchandises sur le marché.
- Nous élaborons des projets à terre qui améliorent l'efficacité des transports ferroviaires et routiers, augmentent la capacité des terminaux à conteneurs et réduisent les temps d'immobilisation à quai grâce à la collaboration avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.
- En février 2012, la British Columbia Maritime Employers Association et les sections 514 et 500 de l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union ont ratifié une prolongation de la convention collective jusqu'en mars 2018.

OBJECTIF POUR 2013

- Lancement d'un programme incitatif pour les navires à l'heure
- Mise en œuvre du programme étendu de GPS Parc intelligent.

VOS QUESTIONS ET NOS RÉPONSES

De quelle manière l'économie influence-t-elle le commerce?

Le port canadien le plus grand et le plus divers a poursuivi sa croissance en 2012, en battant de nouveaux records dans les secteurs des conteneurs et du vrac. Port Metro Vancouver a vu transiter 124 millions de tonnes de marchandises jusqu'à la fin décembre, soit une augmentation de 1 % par rapport à 2011. Le tonnage global étranger a connu une augmentation de 1 % pour atteindre 96,8 millions de tonnes, tandis que le tonnage national a également augmenté de 1 % pour atteindre 27,1 millions de tonnes. Les volumes de débit en 2012 reflètent la croissance des économies asiatiques et la puissance continue de l'économie canadienne.

AUTOMOBILES

Les volumes d'automobile ont connu une forte remontée en fin d'année avec un total de 384 000 unités, soit une augmentation de 29 %. Cette forte hausse est principalement liée à la reprise des importations du Japon après le tremblement de terre et le tsunami qui ont dévasté le pays en mars 2011 et stoppé une grande partie de l'industrie japonaise de la construction automobile.

DIVERS

Les marchandises diverses, totalisant 16,7 millions de tonnes, ont connu une augmentation de 4 %. Plus de la moitié de cette croissance en continu est due à un volume de 8,4 millions de tonnes de bois en grume, en hausse de 14 %, et à un volume de 1,4 million de tonnes de pâte de bois, en hausse de 3 %.

VRAC

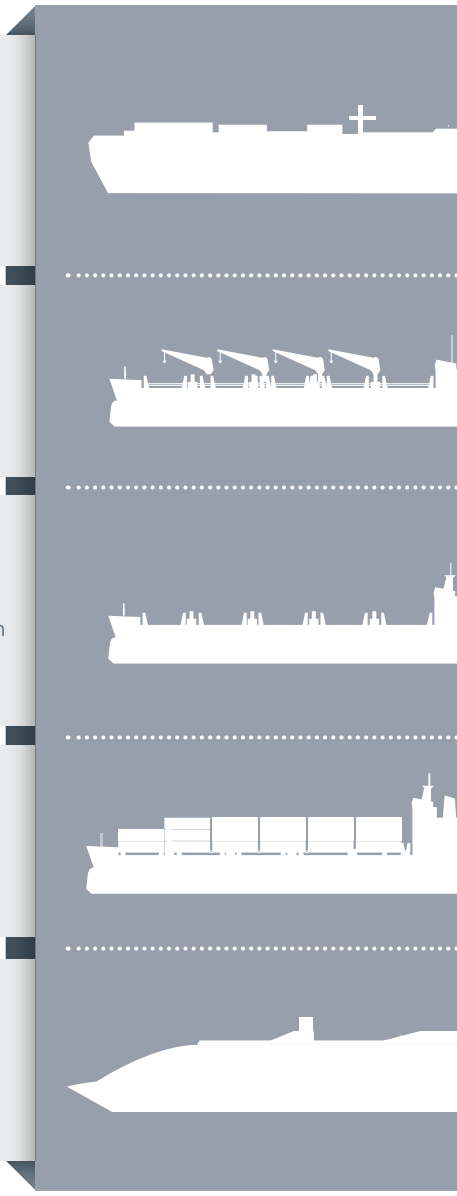
Les volumes de vrac, totalisant 83,8 millions de tonnes, ont connu une légère baisse de 1 % au total. Bien que les volumes de vrac liquide et solide aient augmenté cette année, les dommages causés à l'équipement de chargement du plus grand terminal d'exportation de charbon du Canada début décembre ont entraîné une baisse des volumes, ce qui a eu une incidence sur le rendement annuel général de ce secteur.

CONTENEURS

Les volumes relatifs au trafic des conteneurs continuent de dépasser la croissance prévue, et ils ont en 2012 battu un record avec une augmentation de 8 % par rapport à 2011, pour atteindre 2,7 millions d'EVP.

CROISIÈRES

Le nombre de passagers de croisière enregistré en 2012 a légèrement augmenté de 0,5 % en 2011. On prévoit une augmentation du nombre de passagers de croisière en 2013, avec plus de 820 000 passagers.



La fiabilité est essentielle pour mes activités. Que fait Port Metro Vancouver pour s'assurer que mes marchandises transitent par la Porte sans problème?

Nous procédons à des améliorations de la capacité, de la fiabilité et de l'efficacité à l'échelle de la Porte. Notre rendement s'améliore en continu, grâce à plusieurs nouvelles initiatives de collaboration.

Nos clients recherchent la fiabilité. En développant une gamme complète d'initiatives et en réalisant des projets d'infrastructure essentiels, nous sommes en mesure d'offrir capacité et fiabilité, tout en améliorant l'efficacité et en réduisant les répercussions pour les activités du port et les collectivités environnantes.

En 2012, le terminal de croisière de Port Metro Vancouver situé à la Place du Canada a remporté les prix « Meilleure rotation des activités portuaires » (Best Turnaround Port Operations) [port d'attache] et « Meilleure efficacité du terminal » (Most Efficient Terminal Operation) de Cruise Insight.

CAPACITÉ

Les limites de capacité se produisent lorsque les installations du port ne sont plus en mesure de traiter le volume de marchandises supplémentaire, ce qui cause des délais pour les entreprises et les clients qui comptent sur ces marchandises ou ces produits. Les initiatives lancées en 2012 visaient à maximiser la capacité et l'efficacité des activités existantes, par exemple le projet de corridor de la rive sud, le projet de la route Low Level sur la rive nord, et le projet d'améliorations routières et ferroviaires au terminal Deltaport. Avec une capacité actuelle de 3,7 millions d'EVP, une capacité supplémentaire de 600 000 EVP prévue en 2015, et la planification en cours du projet d'un second terminal à Roberts Bank, nous nous efforçons de répondre aux besoins des clients.

FIABILITÉ

Les activités du port doivent être fiables afin d'offrir aux compagnies maritimes et aux entreprises la stabilité dont elles ont besoin. Par exemple, un conteneur retenu pour des raisons techniques à Vancouver peut avoir des répercussions importantes pour une entreprise située à Montréal ou à Halifax qui a besoin de ces marchandises pour servir ses clients. C'est pourquoi nous nous efforçons de promouvoir et d'appuyer la fiabilité au sein de la Porte. Les conventions collectives en vigueur au sein de la Porte nous aident à offrir un haut niveau de fiabilité en ce qui concerne les activités portuaires. Les conditions météorologiques défavorables peuvent également avoir une incidence sur la fiabilité; par exemple, les pluies fréquentes que connaît notre région compliquent le chargement des céréales. En 2012, nous avons commencé le versement des céréales par l'intermédiaire d'un orifice d'alimentation afin de permettre un chargement pratique, sécuritaire et efficace des céréales dans des conditions sèches pour en préserver la qualité. La nouvelle convention collective à long terme permet également d'améliorer la fiabilité générale.

EFFICACITÉ

La compétitivité et la rareté des terres industrielles dans la région, associées à la demande croissante en matière d'échanges commerciaux constituent des facteurs qui justifient l'amélioration permanente de l'efficacité des activités portuaires. L'efficacité permet au port de faire mieux avec moins de moyens, et de permettre aux marchandises d'arriver plus rapidement à destination. Nos ententes de service avec les principales sociétés ferroviaires, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée, améliorent l'efficacité et nous ont permis de réduire les temps d'immobilisation à quai de deux jours depuis 2009. En 2013, nous avons mis en place un programme incitatif pour les navires porte-conteneurs qui arrivent à l'heure, ce qui contribue à la régularité générale de la chaîne d'approvisionnement. Étant donné qu'une grande partie du trafic des conteneurs à destination et en provenance des terminaux se fait par camion, les améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité dans ce secteur sont vitales. Deux projets importants en matière d'efficacité des camions ont été lancés en 2012 et font l'objet d'une discussion distincte page suivante.

COMPRENDRE LES BESOINS DE NOS CLIENTS

En 2012, nous avons poursuivi nos efforts visant à mieux comprendre les besoins de nos clients en réalisant un examen en profondeur des services fournis. Nous avons rencontré 29 organisations de clients afin de discuter de notre relation d'affaires, de la valeur et des avantages de nos services, et de la facilité à travailler avec nous. Ces entrevues ont remplacé l'enquête annuelle sur la réputation réalisée les années précédentes, ce qui nous a permis d'étudier plus en détail les problèmes soulevés et les possibilités d'amélioration. En fonction de ces renseignements, nous sommes en train de réviser notre approche en matière de service à la clientèle en nous concentrant sur l'alignement stratégique de nos services avec les besoins des clients. Nous continuerons en 2013 de mettre sur pied notre approche de segmentation de la clientèle afin d'améliorer la satisfaction et de rationaliser les ressources internes.

PROGRAMME PILOTE D'EFFICACITÉ DES CAMIONS PORTE-CONTENEURS

Le programme pilote d'efficacité des camions porte-conteneurs comprend plusieurs initiatives, y compris un examen des flux de circulation des camions porte-conteneurs au niveau des points d'accès du port, un nouveau programme d'étiquetage et une initiative de conformité à la porte des terminaux.

Plus de 300 camions ont été équipés d'un système GPS, ce qui représente environ 16 % du parc. L'initiative GPS nous permet de suivre les déplacements des camions au sein de la Porte, d'améliorer notre compréhension des flux de circulation, et de nous aider à planifier un réseau de transport optimisé et à améliorer la vitesse du service. Les données GPS recueillies nous ont permis d'améliorer notre compréhension des déplacements des camions porte-conteneurs et ont permis à nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement de mieux planifier leurs activités, limitant ainsi les déplacements inutiles au sein de la Porte et réduisant les percussions sur les communautés environnantes. Fort de cette réussite, Port Metro Vancouver collabore avec Transports Canada pour ajouter 700 nouveaux systèmes GPS en 2013. Nous avons pour objectif d'équiper tous les camions qui desservent le port des derniers appareils technologiques dans un avenir proche, ce qui sera bénéfique pour les collectivités locales en réduisant la congestion et en améliorant l'efficacité dans le secteur routier.

PARC INTELLIGENT

En 2012, nous avons achevé notre stratégie de camionnage Parc intelligent, un plan d'action d'une durée de trois ans visant à améliorer le rendement, la responsabilité et la durabilité dans le secteur routier. Ce programme complet vise à mieux coordonner les heures de travail, à établir des temps cibles de rotation, et à améliorer l'uniformité de l'exploitation des guérites des terminaux. La stratégie met en évidence les priorités suivantes :

- Déterminer les obstacles et les solutions viables commercialement pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.
- Offrir un forum pour les exploitants des terminaux et les chefs de file de l'industrie afin qu'ils puissent collaborer et s'attaquer aux défis liés au secteur des camions porte-conteneurs.
- Réaliser un examen du système de délivrance de permis aux camions afin de s'assurer de la sécurité et de la haute qualité des camions présents sur nos routes.
- Étendre l'initiative GPS, surveiller le rendement et déterminer des possibilités d'amélioration de l'efficacité ou de réduction de la congestion routière. Cela permettra d'améliorer l'efficacité et la productivité, de réduire la congestion, et de s'appuyer sur le programme pilote réussi pour encore l'améliorer.

« Le trafic de conteneurs poursuit son augmentation, et étant donné qu'une grande partie de ce trafic à destination et en provenance des terminaux se fait par camion, les améliorations apportées à l'efficacité sont vitales. Notre stratégie de camionnage Parc intelligent, qui constitue un exemple des mesures que nous prenons pour améliorer la fiabilité au sein de la Porte, est le fruit d'une année de collaboration avec le secteur routier. Nous obtenons ainsi de meilleurs résultats pour les clients, les terminaux de conteneurs et les fournisseurs de services du port. »

Peter Xotta – Vice-président, Planification et Exploitation

Pour en apprendre davantage à propos de notre stratégie en matière de camionnage, consultez notre site Web à l'adresse : portmetrovancouver.com/trucking

COLLECTIVITÉS LOCALES

Nous considérons qu'il est de notre responsabilité de comprendre les intérêts des communautés environnantes et de gérer le port d'une manière qui répond à ces intérêts.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT?

Les activités du port se déroulent en continu, et elles comprennent les terminaux, le réseau routier, le réseau ferroviaire et le réseau maritime. Bien que ces activités apportent des avantages économiques, y compris des emplois, à la fois localement et à l'échelle du pays, elles ont également des répercussions sur les résidents vivant à proximité. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, il relève de notre responsabilité de trouver un équilibre entre la demande canadienne en matière d'échanges commerciaux et les intérêts de 16 municipalités, d'une Première Nation signataire d'un traité et des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations. De plus, notre port se trouve dans une zone urbaine densément peuplée, ce qui crée des tensions entre les activités industrielles et résidentielles.

La gestion des répercussions qui touchent la communauté constitue une part importante de nos activités, et elle fait partie intégrante de la mission sociale de la Porte. Au cours des 30 prochaines années, on prévoit une augmentation de plus d'un million de la population de la grande région métropolitaine de Vancouver, ce qui crée des pressions liées à l'utilisation des terres, à l'infrastructure et aux corridors de transport.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS DE NOS INTERVENANTS

Les résidents locaux craignent que les répercussions sur les collectivités locales s'intensifient à mesure que les activités du port augmentent. Les résidents qui vivent à proximité du port se disent préoccupés par le bruit du port, la poussière, la lumière, les émissions atmosphériques, l'augmentation du trafic et la qualité de vie en général. Nous avons également reçu des lettres de citoyens préoccupés par les exportations de pétrole et de vrac liquide qui contribuent aux changements climatiques ou posent des risques pour l'environnement. Les Premières Nations se sont dites inquiètes du financement participatif, des considérations archéologiques et des régions revêtant une importance culturelle, ainsi que des répercussions pour l'habitat des poissons et de la faune et du trafic maritime. Les collectivités à l'échelle du Canada veulent s'assurer que nous nous efforçons de faciliter le commerce et d'appuyer leurs moyens de subsistance et les industries et les entreprises pour lesquelles elles travaillent.

POINTS CLÉS DE 2012

- Consultation avec les résidents locaux à propos des répercussions des activités portuaires et des projets de développement des infrastructures.
- Le personnel de Port Metro Vancouver a dirigé plus de 600 événements communautaires, réunions publiques, journées portes ouvertes et séances d'information ou y a participé.

OBJECTIF POUR 2013

- Installer des systèmes de surveillance acoustique le long des rives nord et sud de l'inlet Burrard et à Delta, près de Deltaport, afin de mieux comprendre la question du bruit et de trouver si possible des mesures d'atténuation.

VOS QUESTIONS ET NOS RÉPONSES

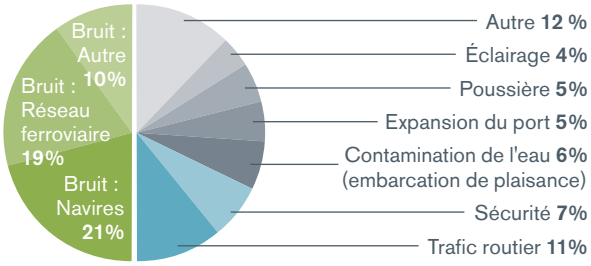
De quelle manière Port Metro Vancouver réduit-elle les répercussions négatives des activités portuaires sur les collectivités situées autour des terrains du port?

L'augmentation des échanges commerciaux représente un avantage pour le pays dans son ensemble, en soutenant l'industrie et les entreprises, et en créant des emplois pour les Canadiens. Nous reconnaissons cependant que cela peut être difficile pour une personne vivant à proximité du port, et qui subit les travaux, le bruit, le trafic ferroviaire et la congestion; nous nous efforçons de limiter les répercussions des activités portuaires.

Nous attachons une grande valeur à l'ouverture et à la collaboration pour répondre aux préoccupations des communautés et nous tentons de donner à ces dernières l'occasion de participer à l'aménagement portuaire. Nous essayons de donner aux collectivités locales l'occasion de participer aux processus de développement du port et de faire part de leurs inquiétudes et de leurs suggestions de manière continue. Nous avons créé trois groupes de liaison communautaires : le Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord, le Groupe de liaison des terrains portuaires de Vancouver-Est et le comité de liaison communautaire du port à Delta. Ces comités rassemblent les habitants, les représentants municipaux, les Premières nations et les représentants de l'industrie et de Port Metro Vancouver, dans le but de déterminer les préoccupations et de proposer des solutions potentielles liées aux activités portuaires. Les principales préoccupations de ces groupes semblent être le bruit et le trafic routier liés au port; nous poursuivons notre engagement qui vise à collaborer avec les intervenants du port pour limiter ces problèmes.

LIGNE RÉSERVÉE AUX PLAINTES DE LA COMMUNAUTÉ

Nous voulons nous comporter comme un bon voisin. C'est pourquoi nous souhaitons que les membres de la communauté nous fassent part de leurs réclamations. En 2012, nous avons reçu 239 plaintes à propos des activités portuaires, dont la moitié était liée au bruit. Veuillez communiquer avec le personnel du Centre des opérations de Port Metro Vancouver par téléphone au 604-665-9004 ou par courriel à l'adresse community.complaints@portmetrovancouver.com pour toute préoccupation ou plainte.



« Nous comprenons que le bruit généré par le port préoccupe les collectivités environnantes. Nous essayons d'agir en bon voisin, et nous collaborons en continu avec les intervenants du port afin de limiter les répercussions sonores. Nous agrandissons notre programme de surveillance acoustique afin de mieux comprendre les problèmes et de mettre en place des mesures d'atténuation lorsque cela est possible. Nous mettons également à la disposition de nos voisins une ligne réservée aux plaintes de la communauté pour qu'ils puissent nous faire part directement de leurs inquiétudes. »

Carrie Brown – Gestionnaire, Programmes environnementaux

Ces données illustrent les plaintes générales relatives aux activités portuaires. Les préoccupations liées à des projets en particulier font l'objet d'une discussion dans la section traitant de la croissance du port et de l'utilisation des terres aux pages 14 à 19 du présent rapport. Les préoccupations liées à l'éventuelle expansion du volume de charbon et d'autres marchandises sont présentées page 37.

Que fait Port Metro Vancouver en ce qui a trait au bruit généré par les activités portuaires?

Nous savons que le bruit pose problème. Beaucoup des projets d'infrastructure en cours permettront d'aider à répondre à ce problème, et nous nous efforçons d'étendre notre programme de surveillance acoustique de manière à mieux répondre à cette question du bruit.

Plusieurs activités du port doivent fonctionner en continu pour mieux servir les intérêts du Canada en matière d'échanges commerciaux. La proximité entre les zones urbaines et les activités industrielles du port peut produire des tensions involontaires à propos du bruit. L'ensemble des collectivités locales ont fait part de leurs inquiétudes vis-à-vis du bruit produit par le port. Nous avons été en mesure de répondre à certains de ces problèmes, par exemple la question des avertissements de sécurité sonores de Vanterm qui a été résolue en 2011. Nous sommes prêts à régler d'autres problèmes dans la mesure du possible. Dans ce but, nous développons notre programme de surveillance sonore afin de pouvoir contrôler le bruit produit en tout temps. Cet élément, associé à notre ligne réservée aux plaintes de la communauté, nous permettra de mieux déterminer les sources du bruit et de mettre en place des mesures d'atténuation efficaces.

De quelle manière Port Metro Vancouver consulte-t-elle les Premières Nations?

Le port et les Premières Nations comptent de nombreux intérêts communs, parmi eux la gérance environnementale et le développement économique.

Les terres et les eaux gérées par Port Metro Vancouver se trouvent à l'intersection des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations et d'une Première Nation signataire d'un traité. Nous continuons à rechercher des occasions de faire participer les Premières Nations de manière à mieux comprendre leurs intérêts et préoccupations relativement aux activités et au développement du port. Ces initiatives consistent à poursuivre nos efforts afin d'améliorer notre compréhension de l'utilisation historique et actuelle des terres par les Premières Nations, de favoriser la transparence, de bâtir une relation de confiance et de multiplier les occasions de développement et d'emploi liées au port.

RÉSEAU FERROVIAIRE

Le bruit causé par les trains est une préoccupation clé pour les collectivités locales, particulièrement sur la rive nord. Le Comité directeur du réseau ferroviaire de la rive nord se compose de représentants des municipalités de la rive nord, du CN, de Port Metro Vancouver, de la nation Squamish et de Transports Canada qui travaillent en étroite collaboration afin d'atténuer les incidences du bruit lié au transport ferroviaire tout en protégeant l'efficacité opérationnelle de ce secteur commercial. Le Comité a relevé sept passages à niveau prioritaires, y compris Chesterfield, Forbes et Mosquito Creek, à mettre à niveau. La fin des travaux est prévue fin janvier 2014. La construction de la route Low Level va également permettre de supprimer trois passages à niveau, St. Andrews, St. Patricks et Neptune-Cargill, et des murs antibruit seront installés le long de presque toute la longueur de la nouvelle route, de manière à réduire encore plus le bruit causé par les trains sur la rive nord.

NAVIRES

Les résidents de Delta ont indiqué être dérangés par le bruit des générateurs des navires qui font escale à Roberts Bank. Dans le cas d'une plainte de cette nature, le personnel du Centre des opérations communique avec l'agent maritime du navire pour l'informer de la plainte et lui demander de prendre si possible des mesures d'atténuation. Les plaintes liées aux activités se déroulant à Roberts Bank font l'objet d'un suivi et de discussions lors des réunions du comité de liaison communautaire du port.

CAMIONS

Les résidents de Vancouver qui habitent à proximité des terminaux de la rive sud s'inquiètent du nombre croissant de camions porte-conteneurs qui circulent dans la zone du port. La stratégie de camionnage Parc intelligent de Port Metro Vancouver, notre plan d'une durée de trois ans visant à atteindre l'excellence dans le secteur des camions porte-conteneurs, vise à réduire le trafic routier au sein de la communauté. La collaboration en continu de Port Metro Vancouver, de la Ville de Vancouver et des entreprises de camionnage est essentielle afin de trouver des solutions permettant d'atténuer l'incidence de la circulation des camions dans les rues de la ville pour la communauté.

En 2012, nous avons réalisé un examen complet de notre approche en matière de consultation des Premières Nations et nous avons aligné cette approche avec les Lignes directrices actualisées à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter du gouvernement du Canada en matière de consultation et d'accommodement des Autochtones. Nous avons créé des lignes directrices internes et des processus de révision conformes à notre politique d'examen de projet et nous avons déterminé les ressources requises pour transmettre les aspects procéduraux de la consultation avec les Premières Nations. Nous avons établi des lignes directrices liées aux dispositions de financement participatif afin de faciliter la participation des Premières Nations aux initiatives de consultation de Port Metro Vancouver.

Au cours de l'examen et de la mise en œuvre conséquente, plusieurs défis se sont posés : certains de nos employés ne connaissent pas en détail les droits des Premières Nations; les délais d'examen des projets peuvent poser problème aux Premières Nations; la mise en œuvre et le suivi de la consultation des Premières Nations sont des activités importantes, mais elles nécessitent beaucoup de gestion. Nous essayons de répondre à ces défis en améliorant le dialogue et la formation du personnel.

Pour en apprendre davantage à propos de la manière dont nous consultons les Premières Nations, visitez notre site Web à l'adresse suivante : portmetrovancouver.com/community

Je suis préoccupé par le transport de marchandises comme le charbon et le pétrole à travers mon quartier, et par les risques à long terme que cela pose pour la santé et l'environnement. Les résidents locaux ne devraient-ils pas être consultés à propos des marchandises transportées à travers leurs communautés?

Nous nous sommes engagés à collaborer avec les collectivités locales au moment de développer de nouveaux projets ou d'apporter des changements importants aux activités existantes.

Port Metro Vancouver consulte la communauté à propos des projets et des initiatives qui représentent un changement significatif par rapport à nos activités actuelles. Nous savons que certains citoyens ou groupes communautaires sont préoccupés par les types de marchandises qui transitent par le port. Alors que nous cherchons activement à développer le port de manière durable, le débat qui concerne les types de marchandises dont le Canada doit faire le commerce doit avoir lieu entre les citoyens, l'industrie et le gouvernement fédéral, puisque ce sujet ne relève pas du mandat ou de la juridiction de Port Metro Vancouver.

Notre mission consiste à s'assurer que les marchandises qui transitent par le port sont traitées de manière sécuritaire, efficace et durable, peu importe leur nature. En 2012, nous avons reçu 680 plaintes à propos du transport de charbon par le biais de Port Metro Vancouver et des projets d'expansion liés au charbon. De ce nombre, environ la moitié provenait de résidents habitant dans les communautés voisines du port. Les autres plaintes venaient de l'extérieur de la vallée du Bas-Fraser.

En réponse à ces préoccupations, nous avons publié des lettres ouvertes qui expliquent certains points et fournissent des renseignements supplémentaires à prendre en compte. Nous vous invitons à lire ces lettres à l'adresse : portmetrovancouver.com/community

PARTICIPATION DES MUNICIPALITÉS

Dans le cadre de notre programme de sensibilisation des municipalités, les membres de notre équipe de leadership exécutif ont collaboré avec 16 gouvernements municipaux, un gouvernement régional (Metro Vancouver) et une Première Nation signataire d'un traité (Première Nation Tsawwassen). Nous nous efforçons de maintenir un contact régulier avec le personnel municipal, les maires et les conseillers tout au long de l'année. Nous avons attribué des membres de l'équipe à chaque municipalité de manière à faciliter la communication, à partager les idées, à résoudre les problèmes et à bâtir des relations à long terme.

En 2012, nous avons demandé un examen indépendant de notre programme de sensibilisation des municipalités. Cet examen avait pour but de comprendre la portée et l'efficacité de notre programme actuel, de relever les forces, les faiblesses et les possibilités d'amélioration en matière de sensibilisation des municipalités, et de déterminer les pratiques exemplaires dans ce domaine. L'examen a permis de constater que le programme actuel, bien qu'il soit conforme aux pratiques exemplaires, n'obtient pas le résultat escompté auprès des municipalités qui bordent le port. Bien que les municipalités apprécient la valeur du port et à sa contribution à l'économie, elles ne voient pas en Port Metro Vancouver un partenaire solide qui les soutient et contribue à leur réussite. La recommandation clé de l'examen est la suivante : le programme de sensibilisation des municipalités doit se concentrer sur l'établissement de relations et un modèle de partenariat, en tenant compte du fait qu'il s'agisse d'une relation basée sur les valeurs, et non d'une participation paritaire. Bien que l'examen ait également relevé que l'engagement constitue un aspect clé d'une stratégie à long terme et que des résultats commençaient à être obtenus, des modifications ont été apportées en 2013 à la stratégie de participation des municipalités, et elles formeront une partie de l'approche à long terme dans ce domaine.

Province
CANADA
Zaandam
ZAANDAM

RENDEMENT
DE L'ENTREPRISE

En tant que plus grand port du Canada, nous avons la responsabilité d'être à la fine pointe en matière de développement durable des activités portuaires.

RÔLE ET GOUVERNANCE

Le territoire de Port Metro Vancouver s'étend sur 16 municipalités de la vallée du Bas-Fraser et une Première Nation signataire d'un traité, et elle se trouve à l'intersection des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations.

LOI MARITIME DU CANADA

Les administrations portuaires ont un mandat fédéral à remplir conformément à la *Loi maritime du Canada*, entrée en vigueur en 1999. La loi s'assure que nous menons nos activités de manière à appuyer les objectifs économiques et sociaux aux niveaux local, régional et national, tout en appuyant et en protégeant la compétitivité et les objectifs commerciaux du Canada. Cela comprend de promouvoir les réussites et la compétitivité du port, s'assurer que les services de transport maritime sont organisés d'une manière qui satisfait aux besoins des utilisateurs à un coût raisonnable, assurer la sécurité et la protection de l'environnement, et prendre en compte les commentaires des utilisateurs et des collectivités locales au sein desquelles nous menons nos activités.

ADMINISTRATION PORTUAIRE VANCOUVER-FRASER

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser, qui mène ses activités sous le nom de Port Metro Vancouver, est une société sans actionnaires, financièrement autonome, constituée en janvier 2008 par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada*, et qui relève du Ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités élu.

Pour obtenir de plus amples renseignements à propos de notre rôle et de notre gouvernance, consultez notre site Web à l'adresse suivante :
portmetrovancouver.com/corporate

Nous sommes régis par un conseil d'administration diversifié et indépendant dont les membres, nommés par le gouvernement et l'industrie, peuvent prendre des décisions indépendantes et opportunes au sujet des plans d'affaires et des dépenses en immobilisations, et ce, en tenant compte des besoins opérationnels des utilisateurs portuaires ainsi que de la croissance et de la concurrence à long terme.

Le conseil d'administration de Port Metro Vancouver se compose de 11 membres : une personne nommée représentant le gouvernement fédéral; sept personnes nommées par les usagers du port et représentant le gouvernement fédéral; une personne nommée représentant le gouvernement municipal; une personne nommée représentant la province de la Colombie-Britannique; une personne nommée représentant les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, afin de reconnaître que la portée de Port Metro Vancouver dépasse notre seule région. Les candidats sont nommés en fonction de leur position reconnue et acceptée au sein de l'industrie des transports ou du milieu des affaires.

Les comités permanents suivants supervisent les questions essentielles à l'organisation, recueillent les commentaires des employés et de la direction à propos d'une multitude de sujets et formulent des recommandations au conseil :

- Vérification
- Communauté et responsabilité sociale d'entreprise
- Gouvernance et conduite
- Ressources humaines et rémunération
- Principaux projets d'investissement

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Directeur financier	Vice-président Réalisation des infrastructures	Vice-président Responsabilité sociale d'entreprise	Vice-président Planification et Exploitation	Vice-président Ressources humaines et excellence organisationnelle	Vice-président Biens immobiliers

PERSONNEL

Le talent de nos employés contribue directement à la réussite et aux points forts de notre organisation. Nos valeurs respectent nos engagements en matière d'apprentissage continu, de diversité et d'équilibre.

NOTRE PERSONNEL

Nous visons à offrir à nos employés un milieu de travail intéressant et agréable, des salaires concurrentiels et un ensemble complet d'avantages sociaux. Ces avantages comprennent un programme de congés acquis, l'accès à une salle d'entraînement sur place et des programmes de soutien destinés aux employés et à leur famille. Nous considérons la sécurité et le bien-être de nos employés comme prioritaires. Notre politique relative à la sécurité définit notre engagement à mener les activités de façon à réduire au minimum les risques de blessure ou de maladie pour les employés, le public, les clients et les entrepreneurs. Un comité mixte Direction-employés de santé et de sécurité est chargé de superviser nos programmes de santé et de sécurité.

RELATIONS DE TRAVAIL

Les employés de Port Metro Vancouver, un lieu de travail syndiqué, sont représentés par la section 517 de l'International Longshore and Warehouse Union. Nous avons une longue tradition de relations de travail faites de collaboration et nous travaillons conjointement avec le syndicat pour mener des consultations sur la convention collective et sur d'autres sujets importants aux yeux de nos employés syndiqués. En 2012, nous avons négocié une nouvelle convention collective, expirant en décembre 2016, qui comprend un programme incitatif de primes pour les employés syndiqués.

PARTICIPATION DES EMPLOYÉS

Nous maintenons le dialogue en permanence avec nos employés par l'intermédiaire d'enquêtes et de groupes de discussion. Nous nous efforçons de déterminer nos points forts ainsi que les points à améliorer. La plus récente enquête menée auprès des employés en 2012 nous a indiqué que la formation et le perfectionnement des employés, l'environnement de travail physique, les collègues et la durabilité constituent nos points forts. Les systèmes et processus, la gestion du rendement et les perspectives de carrière ont été déclarées comme des points à améliorer. Nous développons actuellement plusieurs initiatives visant à tirer parti de nos points forts et à améliorer les questions soulevées.

ÉDUCATION ET FORMATION

Nous encourageons nos employés à suivre des cours de formation et de perfectionnement continus. Selon notre programme mis en place, tous les employés doivent préparer un plan de perfectionnement annuel. L'achèvement des cours de formation indiqués dans les plans de perfectionnement constitue un élément de notre tableau de bord équilibré et joue un rôle également dans l'attribution de la prime de rendement annuelle de l'entreprise destinée aux employés. En 2012, nous avons investi plus d'un demi-million de dollars pour la formation et le perfectionnement des employés. Nous sommes en train d'élaborer un processus permettant de faire correspondre la formation aux stratégies de planification du développement relevées, par exemple pour préparer des responsables à exercer de futurs rôles.

En 2012, nous avons organisé une formation à l'échelle de l'entreprise à la définition d'objectifs; 96 % des employés ont suivi cette formation.

Nous offrons à nos nouveaux employés un vaste programme d'orientation qui comprend un aperçu de l'entreprise, une visite du port, une formation en matière de sécurité et une introduction à nos programmes en matière de responsabilité sociale d'entreprise. Les nouveaux employés doivent prendre connaissance de notre code de conduite et suivre une formation en ligne de sensibilisation au harcèlement.

EFFECTIF DE PORT METRO VANCOUVER

	Contrat de travail		Type d'emploi		Employés	Employés ayant	Taux de roulement
	Permanents	Durée limitée	Temps plein	Temps partiel	embauchés	quitté PMV	du personnel[2]
Total	248	43	279	12	83[1]	18	5 %
Homme	127	20	146	1	53	9	6 %
Femme	121	23	133	11	30	9	4 %
Moins de 30 ans	18	13	31	0	19	2	6 %
30–49	153	30	172	11	49	9	4 %
50+	77	0	76	1	15	7	8%

Au terme de l'année 2012, notre entreprise comptait 289 employés situés à Vancouver, plus deux représentants travaillant dans notre bureau de Beijing, en Chine. Au cours de l'année, nous avons embauché six étudiants de niveau postsecondaire afin de nous aider à sensibiliser les collectivités, et plusieurs employés occasionnels ont rejoint nos rangs en fonction des besoins au cours de l'année.

1 Le 1er décembre 2012, Port Metro Vancouver a conclu une convention de gestion dans le but de fournir des services à Canada Place Corporation, une filiale de Port Metro Vancouver. Par conséquent, 40 employés de Canada Place se sont joints à l'effectif de Port Metro Vancouver jusqu'à présent.
2 Le calcul du taux de roulement s'applique aux employés permanents seulement. En 2012, 13 employés permanents ont quitté leur emploi au sein de Port Metro Vancouver.

Données certifiées par Ernst & Young s.r.l.

EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Nous donnons l'exemple, en améliorant nos pratiques environnementales afin de réduire l'empreinte environnementale de l'entreprise.

ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES ET CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

Nos principales sources d'énergie sont l'électricité et le gaz naturel pour nos bureaux, ainsi que le carburant pour nos 5 navires portuaires de patrouille et les 21 véhicules de notre parc. En 2012, nous avons dépassé notre objectif de réduction de la consommation énergétique, en réduisant notre consommation électrique de nos installations de 6 % (66 MWh). Depuis 2009, notre année de référence, nous avons réduit la consommation électrique de nos installations de 16 % (211 MWh). Les émissions de gaz à effet de serre de l'entreprise ont augmenté de 9 % en raison de plusieurs facteurs, dont notamment l'ouverture d'un nouveau bureau de 16 000 pieds carrés à la Place du Canada et l'augmentation du nombre d'employés et des émissions connexes liées à leur trajet pour se rendre au travail et en revenir. Nous sommes en train de mettre en place des mesures supplémentaires d'économie d'énergie relevées par l'intermédiaire de vérification de l'efficacité énergétique afin d'améliorer l'efficience et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En avril 2012, Port Metro Vancouver a été nommée comme l'une des entreprises de la liste Green 30 d'Aon Hewitt's. Cette distinction récompense les 30 meilleures entreprises canadiennes dont les employés parlent le plus positivement du bilan en matière de gérance environnementale et des efforts déployés afin de prendre en compte les répercussions économiques, environnementales et sociales à long terme lors de la prise de décisions.

TRANSPORT DURABLE

Nous encourageons nos employés à utiliser des moyens de transport durables pour se rendre au travail, et nous leur offrons des services en ce sens, y compris un emplacement sécurisé pour les vélos, des douches et la participation au programme de laissez-passer pour les employeurs de TransLink. Port Metro Vancouver a été reconnu comme l'un des meilleurs participants à l'initiative 2012 BEST Commuter Challenge, et 49 % de nos employés ont participé à notre défi annuel Transport en septembre 2012.

Au cours de l'année 2012, nos employés ont parcouru un total de 81 785 kilomètres dans les véhicules hybrides éconergétiques de notre parc, ce qui a permis de réaliser des économies de 3 028 litres de carburant et une réduction d'émissions de 7,1 tonnes équivalent CO_2 par rapport au même déplacement dans des véhicules réguliers.

Notre empreinte environnementale est mesurée à l'aide de notre tableau de bord de l'entreprise, qui sert de base pour l'attribution de la prime de rendement annuelle de l'entreprise destinée aux employés.

Nos activités ont été neutres en carbone pour la troisième année consécutive grâce à l'achat de crédits d'émission de carbone de la Colombie-Britannique par l'intermédiaire du Pacific Carbon Trust.

MESURE	OBJECTIF 2012	PROGRÈS	RENDEMENT 2012	OBJECTIF 2013
Consommation électrique	Réduction de 2 % par rapport au niveau de 2011	✔	Réduction de 6 %	Réduction de 2 % par rapport au niveau de 2012
Déchets	Réduction de 2 % des déchets solides par employé par rapport au niveau de 2011	✔	Réduction de 35 % depuis 2010[1,2]	Réduction de 2 % des déchets solides par employé Taux de réacheminement des déchets de 65 %
Transport des employés	73,5 % de nos employés utilisant un moyen de transport durable	✖	67,5 % de nos employés utilisant un moyen de transport durable	Réduction de 1 % par rapport au niveau de 2012 Niveau de participation au défi Transport de 60 % Niveau de participation à l'enquête Transport de 80 %

1 Notre prestataire de service en matière de déchets pèse nos déchets au moment où il les collecte et nous fournit cette information tous les mois. Puisqu'il n'y a pas été en mesure de nous fournir des données précises pour l'année civile 2011, nous avons collaboré étroitement avec notre prestataire de service en matière de déchets afin de mettre en œuvre des processus nous permettant d'obtenir des données complètes sur les déchets pour l'année civile 2012. Par conséquent, nous avons comparé nos résultats en matière de déchets à l'année de référence 2010.

2 Quarante employés de Canada Place Corporation se sont joints à l'effectif de Port Metro Vancouver le 1er décembre 2012. Ces employés ne sont pas compris dans le calcul de la quantité de déchets par employé.

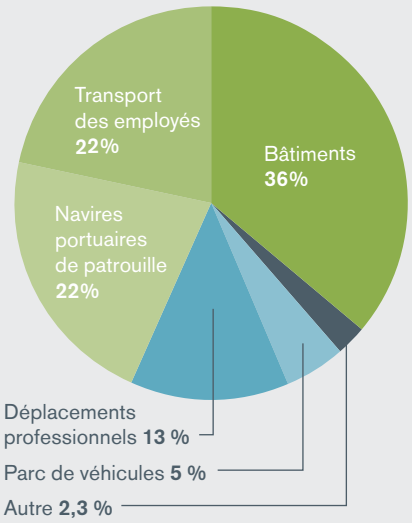
GESTION DES DÉCHETS

Notre programme complet de gestion des déchets SortSmart comprend des mesures de compostage et de recyclage des papiers, du verre, des métaux, des plastiques et des cartons. En février 2012, nous avons mis en place des nouvelles poubelles avec un code de couleur et nous avons amélioré l'affichage et les installations de recyclage pour les films plastiques et le papier métallisé, de manière à réduire encore plus les quantités de déchets destinés aux sites d'enfouissement locaux. Depuis 2010, la quantité de déchets compostés dans nos installations a presque triplé, et la quantité de déchets destinés à l'enfouissement a été réduite de 35 %. En 2013, nous allons commencer à mesurer notre taux de réacheminement des déchets, avec un objectif fixé à 65 % sur notre tableau de bord de l'entreprise.

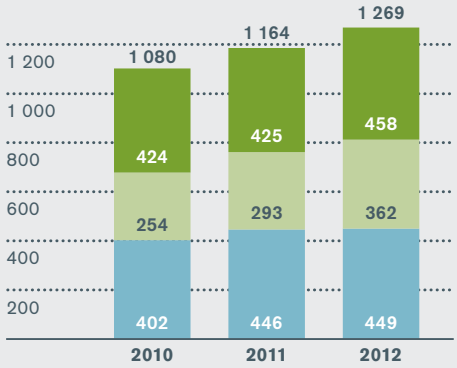
GÉRANCE EN CE QUI A TRAIT AU MATÉRIEL

En 2012, nous avons achevé la mise en place de lignes directrices en matière d'approvisionnement durable dans le cadre de nos activités administratives. Ces lignes directrices seront mises en œuvre au sein de l'entreprise courant 2013. Elles visent à aider les employés à intégrer des facteurs de durabilité au moment de choisir des produits, de manière à prendre en compte les répercussions économiques, environnementales et sociales. À cet effet, nous avons changé de fournisseur d'articles de papeterie afin de travailler avec une entreprise locale qui partage nos engagements en matière de durabilité et nos valeurs. Il s'agit de la première entreprise de fourniture de bureau carboneutre de Vancouver, qui utilise des véhicules électriques pour toutes les livraisons.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN FONCTION DE LA SOURCE (tonne équivalent CO_2)



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE[1,2] ($teCO_2$)



Légende :

- **Niveau 1** Émissions liées à la consommation de carburant directe pour les navires portuaires, les véhicules du parc et le chauffage des bâtiments
- **Niveau 2** Émissions liées à la consommation d'électricité et de gaz naturel de nos installations et des infrastructures situées sur les terres du port, comme l'éclairage public[3]
- **Niveau 3** Émissions liées aux déplacements professionnels, au trajet quotidien des employés pour se rendre au travail[4], à la consommation de papier et à l'élimination des déchets

1 Nos données relatives aux émissions de gaz à effet de serre ont été calculées conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1, à l'aide d'une approche contrôlée visant à établir des limites opérationnelles. L'activité annuelle a été calculée par l'intermédiaire de l'utilisation de données de facturation directes, du suivi des données internes et des renseignements relatifs au code postal des employés afin de déterminer leur trajet pour se rendre au travail. Les facteurs d'émission ont été référencés en s'appuyant sur le document « 2012 B.C. best Practices Methodology for Quantifying Greenhouse Gas Emissions » publié en septembre 2012 par le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et sur les parties 1, 2 et 3 du Rapport d'inventaire national 1990-2008 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada d'Environnement Canada.

2 Nos données sur les émissions de gaz à effet de serre comprennent une composante d'émissions biogéniques (bioCO2), comme défini dans le document « 2012 B.C. best Practices Methodology », qui entre en compte dans le cadre du règlement « Renewable and low Carbon Fuel Requirements Regulation ». Ces émissions biogéniques représentent environ 1 % de nos émissions totales.

3 Les émissions de niveau 2 associées à l'électricité achetée ont été révisées en 2010 et 2011 en raison d'une correction apportée au nombre de créances recouvrables. Une créance recouvrable correspond à une facture de services publics que nous recevons et que nous transmettons directement au locataire concerné.

4 Quarante employés de Canada Place Corporation se sont joints à l'effectif de Port Metro Vancouver le 1er décembre 2012. Ces employés ne sont pas compris dans le calcul des émissions de niveau 3 liées au transport des employés.

RÉSULTATS FINANCIERS

Nous continuons à créer de la valeur ajoutée et des emplois malgré une période de ralentissement généralisé de la croissance en nous concentrant sur la diversité de nos revenus et les investissements en matière d'infrastructure.

Port Metro Vancouver s'est engagée envers l'autonomie financière de manière à permettre la durabilité à long terme de la Porte. Nous réinvestissons les profits pour améliorer continuellement les installations, maintenir et améliorer l'infrastructure et les services du port pour les usagers, favoriser les communautés et perfectionner nos programmes environnementaux.

APERÇU DES RÉSULTATS

Port Metro Vancouver demeure toujours une entité financièrement saine avec un profil de crédit et une situation de trésorerie solides. Nous avons fait la preuve de notre capacité financière en 2012 en augmentant la valeur économique générée. Notre force et notre stabilité résident dans notre diversité. Nous sommes le port nord-américain le plus divers en ce qui concerne les types de marchandises, les partenaires commerciaux et l'équilibre entre importations et exportations. Le volume de marchandises transitant par Port Metro Vancouver a encore augmenté cette année, et nous avons atteint de nouveaux records dans les secteurs des conteneurs et du vrac. L'augmentation du volume des marchandises transitant par le port a eu pour conséquences une augmentation des droits de port, des droits de quai, des droits d'amarrage et des différents loyers en 2012. Les loyers fixes représentent environ la moitié de nos revenus totaux, ce qui signifie que la moitié de nos revenus sont protégés des fluctuations liées au volume des marchandises.

Le tableau suivant résume la valeur économique directe de Port Metro Vancouver générée, distribuée et retenue en 2012 et en 2011, et il indique également les résultats de nos filiales. Ces renseignements doivent être consultés en même temps que notre rapport financier 2012.

GESTION DE RISQUES

Nous évaluons les risques et les contrôles internes tout au long de l'année de manière à déterminer, à évaluer et à gérer les risques qui nous empêcheraient d'atteindre nos objectifs. Cette évaluation est menée par notre comité de gestion du risque d'entreprise. Le conseil d'administration conserve la responsabilité ultime en matière de gestion de risques et de détermination du niveau approprié de risque dans la conduite des activités commerciales de Port Metro Vancouver. Les exemples des principaux risques comprennent les interruptions des activités du port, les incidences sur le plan environnemental et les relations avec la communauté. Veuillez consulter notre rapport financier pour en apprendre davantage à propos de notre approche en matière de gestion des risques. En 2012, les 6 divisions et les 18 unités opérationnelles de Port Metro Vancouver ont été évaluées relativement aux risques en matière de corruption dans le cadre de notre initiative de gestion du risque d'entreprise.

Veuillez consulter notre rapport financier 2012 pour obtenir un examen détaillé de notre situation financière, y compris les points forts de 2012, les états financiers détaillés, ainsi que la discussion et l'analyse de notre équipe de direction :
portmetrovancouver.com/accountability

VALEUR ÉCONOMIQUE DIRECTE GÉNÉRÉE ET DISTRIBUÉE[1] (en milliers de dollars, selon les normes internationales d'information financière)	**2011**	**2012**
Valeur économique directe générée		
Revenus	183 009	209 437
VALEUR TOTALE GÉNÉRÉE	183 009	209 437
Valeur économique distribuée		
Coûts de fonctionnement	62 727	63 068
Salaires et avantages des employés	29 554	29 724
Paiements aux fournisseurs de capitaux	5 163	5 155
Paiements au gouvernement – Frais[2]	5 665	5 772
Paiements au gouvernement – Paiements en remplacement d'impôts[3]	6 449	5 994
Investissements communautaires	1 466	3 690
VALEUR TOTALE DISTRIBUÉE	111 024	113 403
VALEUR ÉCONOMIQUE RETENUE	**71 985**	**96 034**

1 Le résumé de la valeur économique directe générée et distribuée a été préparé conformément aux Lignes directrices de l'index GRI. Les chiffres indiqués dans le tableau ci-dessus ne sont pas directement liés aux états financiers vérifiés et consolidés de Port Metro Vancouver. Les produits d'exploitation ci-dessus comprennent les gains relatifs à l'élimination des structures et de l'équipement, aux revenus de placement et aux gains relatifs aux investissements dans des coentreprises. Les charges d'exploitation et autres charges ont été groupées différemment. Les revenus nets de 96 034 $ fin 2012 (71 985 $ en 2011) sont similaires dans les deux types d'états financiers.

2 En vertu de la *Loi maritime du Canada*, Port Metro Vancouver est tenue de payer des frais annuels au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités afin de maintenir en règle ses lettres patentes.

3 En vertu de la *Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts* (PERI), Port Metro Vancouver est tenue de verser des paiements au lieu des taxes municipales pour ses propriétés non louées.

INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Nous allouons près de 1 % de notre bénéfice net aux investissements communautaires dans trois domaines clés : l'éducation, l'enrichissement collectif et la gérance de l'environnement.

Voici les récipiendaires de 2012 :

- Cercles de réconciliation Bright New Day organisés par la Première Nation Musqueam
- Programme de sensibilisation aux personnes âgées du centre de maintien de l'ordre de la collectivité d'Hastings Sunrise
- Festival Heart of the City organisé au Carnegie Centre de Vancouver
- Festival du saumon organisé par Hyde Creek à Port Coquitlam
- Festival de Noël organisé par la Lonsdale Business Association sur la rive nord
- Orphaned Wildlife Rehabilitation Society à Delta
- Party for the Planet à Surrey
- Paniers de Noël Sponsor-a-Family de Ray-Cam
- Objectif zéro déchet du Rotary Club pendant la parade de la fête du Canada sur la rive nord
- Festival du soleil de Tsawwassen

De plus, les membres de l'industrie portuaire ont réussi à amasser 170 000 $ lors du 13e gala annuel de financement du port. Les bénéficiaires de ces fonds comprennent : Mission Possible (programme de réadaptation), Harvest Project (déplacement d'une installation spéciale) et Arts Umbrella (création d'un programme de dons de meubles). En 12 années d'existence, le Gala portuaire a permis de récolter 956 000 $ pour des œuvres de bienfaisance locales qui améliorent la qualité de vie des collectivités.

ÉDUCATION

Port Metro Vancouver appuie les programmes d'éducation par le biais de ses bourses Partners in Education et de son Programme Leadership, offertes aux étudiants de niveaux secondaire et postsecondaire dans les communautés où nous menons des activités. Depuis la création du programme, en 2004, nous avons appuyé 105 étudiants de 5 communautés de Metro Vancouver.

ÉVÉNEMENTS

Être un bon voisin signifie aussi se mêler à la communauté. En 2012, notre équipe des Relations communautaires et notre mascotte, Salty, ont participé à 48 événements au sein de Metro Vancouver, dont le Party at the Pier à North Vancouver, le festival Riverfest à New Westminster, le festival Fusion à Surrey, le Richmond Maritime Festival et le Vancouver International Children's Festival.

Pour en apprendre davantage à propos de notre approche en matière d'investissement communautaire, consultez notre site Web à l'adresse : portmetrovancouver.com/community

APERÇU DU RENDEMENT

CATÉGORIE	MESURE	UNITÉS	DONNÉES 2010	DONNÉES 2011	DONNÉES 2012
NOTRE PERSONNEL					
Employés	Nombre total d'employés	Nbre	206	226	291 ✓
	Employés embauchés	Nbre		46	83 ✓
	Employés ayant quitté PMV	Nbre		26	18 ✓
	Taux de roulement du personnel	%	8	9	5 ✓
Formation et perfectionnement	Investissement en matière de formation et de perfectionnement	$	261 650	365 323	515 525[1] ✓
	Investissement moyen en formation par employé	$	1 270	1 631	2 070[2] ✓
	Nombre d'employés ayant suivi cette année une formation de sensibilisation au harcèlement	Nbre		42	26[3] ✓
NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE					
Utilisation d'énergie directe	Diesel	GJ	3 620	3 295	3 678
	Gaz naturel	GJ	1 224	2 549	2 037
	Essence	GJ	786	804	799
	Propane	GJ	89	150	106
	Total	GJ	5 719	6 798	6 620 ✓
Utilisation d'énergie indirecte	Gaz naturel	GJ	3 127	3 581	5 426
	Électricité	GJ	15 116	17 612	11 819
	Total	GJ	18 243	21 193	17 245 ✓
Réduction de la consommation énergétique	Réduction de la consommation électrique aux installations de Port Metro Vancouver	%	9	2	6 ✓
		MWh	117	28	66 ✓
	Économie de carburant liée à l'utilisation de véhicules hybrides[4]	litres	1 925	1 780	3 028 ✓
Émissions de gaz à effet de serre	Niveau 1	$teCO_2$	402	446	449 ✓
	Niveau 2	$teCO_2$	254	293	362 ✓
	Niveau 3	$teCO_2$	424	425	458 ✓
	Total	$teCO_2$	1,080	1 164	1 269 ✓
Réduction des émissions de GES	Réduction liée aux économies d'électricité aux installations de Port Metro Vancouver	$teCO_2$	2,9	0,7	1,7 ✓
	Réduction liée à l'utilisation de véhicules hybrides	$teCO_2$	4,6	4,3	7,1 ✓
	Compensation des émissions de gaz à effet de serre	%	100	100	100 ✓
Aérocontaminants courants	Oxydes d'azote	kg	3 840	3 876	4 261 ✓
	Oxydes de soufre	kg	44	47	55 ✓
	Matière particulaire $\leq$2.5µm	kg	380	366	398 ✓
Transport durable	Participation au défi Transport	%	43	49	49 ✓
Déchets	Compost	kg	2 970	Sans objet	8 090 ✓
	Décharge	kg	7 600	Sans objet	5 950 ✓
Conformité environnementale	Amendes	$	0	0	0 ✓
	Sanctions non monétaires	Nbre	0	0	0 ✓

CATÉGORIE	MESURE	UNITÉS	DONNÉES 2010	DONNÉES 2011	DONNÉES 2012
NOS RÉSULTATS FINANCIERS					
Résultats financiers	Valeur totale générée (milliers)	$	179 338	183 009	209 437 ✔
	Valeur totale distribuée (milliers)	$	105 045	111 024	113 403 ✔
	Valeur économique retenue (milliers)	$	74 293	71 985	96 034 ✔
Fonds pour les dépenses de capital	Financement reçu pour les projets d'investissement (milliers)[5]	$	1 782	19 455	12 045 ✔
Risques de corruption	Domaines d'activité stratégiques soumis à des analyses de risques en matière de corruption	%	100	100	100 ✔
INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE					
Investissement communautaire	Investissement communautaire	$	311 000	462 000	420 000
	Participation aux événements communautaires	Nbre	60	40	48

1 Les frais de conférences, de déplacements et les autres frais de formation indirects ont été inclus dans le calcul de l'investissement total en formation et perfectionnement en 2012. Cet élément n'était pas compris dans les chiffres de 2010 et de 2011 puisqu'il n'était pas disponible à ce moment-là.
2 Quarante employés de Canada Place Corporation se sont joints à l'effectif de Port Metro Vancouver le 1er décembre 2012. La formation suivie par ces employés n'est pas comprise dans l'investissement total en matière de formation pour 2012, et ces employés n'ont pas été inclus pour calculer l'investissement moyen en formation par employé.
3 Les nouveaux employés doivent suivre une formation en ligne de sensibilisation au harcèlement. En 2012, 26 employés ont suivi cette formation qui prend environ 30 minutes. Cela représente 9 % du nombre total d'employés. Les nouveaux employés qui ont été embauchés vers la fin de l'année, ainsi que les 40 employés de Canada Place Corporation, suivront cette formation en 2013.
4 Économie de carburant liée à l'utilisation de véhicules hybrides comparés à des véhicules standards moyens.
5 Port Metro Vancouver reçoit un financement du gouvernement du Canada, de Transports Canada et de la province de la Colombie-Britannique à titre de remboursement pour l'achat et la construction de l'infrastructure, de l'alimentation à quai et de ressources de sécurité.

✔ Données certifiées par Ernst & Young s.r.l.

Safmarine
MAERSK
CMA CGM
CMA CGM
CMA CGM
MAERSK SEALAND
P&O Nedlloyd
CMA CGM
CMA CGM
CMA CGM
CAPITAL TERMINAL
MAERSK SEALAND
227
227
227

DÉTAILS
DU RAPPORT

Nous mettons en œuvre des pratiques exemplaires pour préparer un rapport qui présente une évaluation juste et raisonnable de notre rendement en matière de durabilité.

À PROPOS DE CE RAPPORT

Le présent rapport sert d'outil d'évaluation de notre rendement en matière de durabilité. Il constitue un point de départ pour un dialogue et une collaboration en continu avec les différents intervenants.

PORTÉE DU RAPPORT

Notre rapport annuel sur la durabilité contient des renseignements à propos des sujets relatifs à la durabilité qui sont importants pour Port Metro Vancouver ainsi que les différents intervenants.

Nous prenons en compte le fait que ce sont souvent les questions qui échappent à notre contrôle direct qui intéressent nos intervenants et qui posent les plus grands défis ou constituent les meilleures occasions en matière de durabilité. Par conséquent, la première partie du rapport, intitulée Rendement de la Porte, s'intéresse à ces questions et à notre approche collaborative pour répondre à ces défis collectifs.

La deuxième partie du rapport, intitulée Rendement de l'entreprise, contient des renseignements et des données sur le rendement de nos propres activités, y compris en matière de gouvernance, de ressources humaines, d'empreinte environnementale, de résultats financiers et d'investissement communautaire.

Les incidences environnementales et sociales des projets majeurs en matière d'immobilisations auxquels participe l'administration portuaire sont également présentées au sein du présent rapport, mais ils ne sont pas compris dans nos données sur les indicateurs de rendement. Nous suivons cependant le rendement de ces projets dès que cela est possible et nous continuerons à chercher des moyens d'inclure les données de rendement relatives à ces projets d'immobilisations en partenariat multiple dans le cadre de nos prochains rapports.

Port Metro Vancouver possède cinq filiales :

- Canada Place Corporation, propriétaire de la Place du Canada de Vancouver.
- Port Metro Vancouver Ventures Ltd., constituée en société; constitue un véhicule permettant d'investir dans les entreprises commerciales nécessaires au soutien des activités portuaires.
- Port Metro Vancouver Enterprises Inc.
- Port Metro Vancouver Holdings Inc.
- North Fraser Terminals Inc., compagnies d'actifs immobiliers qui réalisent les acquisitions stratégiques de biens immobiliers.

Nous avons exclu nos filiales du présent rapport, à l'exception des données à l'appui des chiffres sur la valeur générée, la valeur distribuée et le financement obtenu du gouvernement, lesquelles sont fondées sur les données financières consolidées de nos états financiers vérifiés. Cela est dû à la portée relativement limitée des incidences environnementales et sociales liées à ces entités. Le 1er décembre 2012, Port Metro Vancouver a conclu une convention de gestion dans le but de fournir des services à Canada Place Corporation, une filiale de Port Metro Vancouver. Par conséquent, quarante employés de Canada Place Corporation se sont joints à l'effectif de Port Metro Vancouver et sont inclus dans les données concernant les employés page 41. Les renseignements liés aux activités de Canada Place ne font pas l'objet du présent rapport.

LIGNES DIRECTRICES

Le présent rapport a été préparé conformément aux Lignes directrices G3.1 pour l'établissement de rapports en matière de développement durable de l'index GRI, qui fournissent un cadre reconnu mondialement pour la présentation de rapports concernant la performance sur les plans économique, social et environnemental (globalreporting.org). Le présent rapport répond aux exigences du niveau d'application B+ du GRI. L'index GRI se trouve pages 54 et 55.

DONNÉES

Le présent rapport contient des données relatives à l'année se terminant le 31 décembre 2012. Des données historiques sont ajoutées dès que possible afin de fournir des points de comparaison et de faire état de tendances. En ce qui concerne nos indicateurs de rendement, nous avons mis en œuvre les protocoles indiqués dans les lignes directrices du GRI, sauf mention contraire.

CERTIFICATION INDÉPENDANTE

Tout comme pour nos rapports sur la durabilité de 2010 et de 2011, Ernst & Young s.r.l. a fourni une certification de tierce partie (indiquée par le symbole ✔) relativement aux indicateurs de performance que comprend le présent rapport, en plus d'examiner notre mise en application des Lignes directrices 3.1 de l'index GRI afin de confirmer que le rapport est conforme à un niveau d'application GRI B+.

Ce rapport présente un résumé de nos efforts en matière de durabilité. Pour obtenir de plus amples renseignements et un rapport plus détaillé, veuillez consulter le site suivant :
portmetrovancouver.com/accountability

Au cours de la dernière année, les progrès accomplis par Port Metro Vancouver en matière de durabilité sont le fruit des efforts de nombreuses personnes. Nous souhaitons remercier ceux et celles qui nous ont donné des conseils à propos de notre rapport et de nos engagements en matière de durabilité.

Un remerciement tout particulier aux organisations suivantes qui ont formulé des commentaires à propos de notre processus de production de rapport :

- Chamber of Shipping of British Columbia
- Ville de Vancouver
- Metro Vancouver
- Neptune Bulk Terminals
- Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord
- Comité de liaison communautaire de Deltaport
- Seaspan Marine Corporation
- Simon Fraser University Beedie School of Business
- Solstice Sustainability Works
- Teck Resources Limited
- Première Nation de Tsawwassen Economic Development Corporation
- TSI Terminal Systems Inc.
- Vancity
- World Wildlife Fund Canada

N'HÉSITEZ PAS À NOUS FAIRE PART DE VOS COMMENTAIRES

Port Metro Vancouver
100, The Pointe, 999 Place du Canada
Vancouver (C.-B.) Canada V6C 3T4
Téléphone : 1-604-665-9000
Télécopieur : 1-866-284-4271

Duncan Wilson
Vice-président, Responsabilité sociale d'entreprise

Courriel :
sustainability@portmetrovancouver.com

ÉNONCÉ DE CERTIFICATION INDÉPENDANTE

Au conseil d'administration et à la direction de
Port Metro Vancouver

NOS RESPONSABILITÉS

Notre mission de certification a été planifiée et effectuée conformément à l'International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, au chapitre 5025 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« chapitre 5025 du Manuel de l'ICCA »), Normes relatives aux missions de certification, et à la norme ISO 14064 – Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations sur les gaz à effet de serre.

PORTÉE DE NOS ACTIVITÉS

Nous avons effectué une mission combinée de certification « raisonnable » et « limitée » quant à l'information sur la performance mentionnée dans le Rapport sur la durabilité 2012 (le « rapport ») de Port Metro Vancouver pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012. Comme convenu avec la direction, la portée de notre mission est la suivante :

- **Élément n° 1 :** Obtenir un niveau de certification limité quant à la présentation fidèle, dans tous les aspects significatifs, de l'information mentionnée sur la performance, tel que précisé par le symbole '✔' utilisé dans l'index GRI présenté dans le rapport (Information mentionnée sur la performance), et exprimer une opinion à ce sujet.
- **Élément n° 2 :** Obtenir un niveau de certification raisonnable quant à la présentation fidèle, dans tous les aspects significatifs, des déclarations de Port Metro Vancouver sur les gaz à effet de serre pour 2012 indiquées dans le tableau de l'index GRI tel qu'il est présenté dans le rapport, et exprimer une opinion à ce sujet :
  - EN 16 : Émissions totales, directes et indirectes, de gaz à effet de serre en poids
  - EN17 : Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre en poids

  (ensemble, les « déclarations sur les gaz à effet de serre »)
- **Élément n° 3 :** Obtenir un niveau de certification raisonnable quant à la présentation fidèle, dans tous les aspects significatifs, de la déclaration de Port Metro Vancouver selon laquelle les émissions de gaz à effet de serre de niveaux 1, 2 et 3 représentées par les indicateurs EN16 et EN17 ont été neutralisées par l'intermédiaire de l'achat de crédits d'émission de carbone, tel qu'indiqué dans le rapport (la « Déclaration sur la carboneutralité »), et exprimer une opinion à ce sujet.
- **Élément n° 4 :** Obtenir un niveau de certification limité quant à l'atteinte du niveau d'application B+ par le rapport de Port Metro Vancouver, dans tous les aspects significatifs, conformément aux critères de niveaux d'application indiqués dans les Lignes directrices G3.1 du GRI, et exprimer une opinion à ce sujet.
- **Élément n° 5 :** Obtenir un niveau de certification limité quant à la présentation fidèle des déclarations, dans tous les aspects significatifs, de Port Metro Vancouver relatives au nombre de plaintes reçues émanant de la communauté, ainsi qu'au classement de ces plaintes par type, tel que présenté dans le rapport (la « Déclaration sur les plaintes reçues de la communauté »), et exprimer une opinion à ce sujet.
- **Élément n° 6 :** Obtenir un niveau de certification limité quant à la présentation fidèle des déclarations, dans tous les aspects significatifs, de Port Metro Vancouver relatives au nombre d'examens environnementaux, tel que présenté dans le rapport (la « Déclaration sur les examens environnementaux »), et exprimer une opinion à ce sujet.

NIVEAU DE CERTIFICATION (LIMITÉ OU RAISONNABLE)

Nos services ont été retenus afin d'effectuer une mission combinée de certification « raisonnable » et « limitée ». Une certification « limitée » s'appuie principalement sur des enquêtes et des procédures analytiques, et le travail exigé est moindre que celui nécessaire pour une certification « raisonnable ». Le niveau de certification des éléments pour lesquels nous avons appliqué des procédures de certification « limitée » est inférieur au niveau de certification obtenu si nous avions suivi les procédures de certification « raisonnable ».

CRITÈRES

- **Élément n° 1 :** Lignes directrices G3.1 du GRI
- **Élément n° 2 :** Norme ISO 14064 – Partie 1 et Lignes directrices G3.1 du GRI
- **Élément n° 3 :** Norme ISO 14064 – Partie 1 et critères élaborés à l'interne par la direction
- **Élément n° 4 :** Critères de niveaux d'application définis dans les Lignes directrices G3.1 du GRI
- **Élément n° 5 :** Critères élaborés à l'interne par la direction.
- **Élément n° 6 :** Critères élaborés à l'interne par la direction.

RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION DE PORT METRO VANCOUVER

Le rapport a été préparé par la direction de Port Metro Vancouver, qui est responsable de la collecte et de la préparation de l'information mentionnée sur la performance, des déclarations sur les gaz à effet de serre, de la déclaration sur la carboneutralité, de la déclaration sur les plaintes reçues de la communauté, de la déclaration sur les examens environnementaux et des autres énoncés, plaintes et allégations contenus dans le rapport. La direction est également responsable des critères utilisés pour déterminer le caractère approprié de l'information aux fins de

communication dans le rapport. De plus, la direction est chargée de déterminer les intervenants et les questions matérielles, en plus de classer ces dernières par ordre de priorité.

La direction est également responsable de maintenir les dossiers et les contrôles internes appropriés conçus pour soutenir le processus de production de rapports.

Enfin, la direction est chargée de l'intégrité du rapport, puis de son examen et de son approbation.

Le Comité de la responsabilité sociale et communautaire de l'entreprise du conseil d'administration est chargé d'examiner le rapport, de fournir des conseils à la direction et de formuler des recommandations le cas échéant au conseil d'administration.

Il n'existe actuellement aucune exigence réglementaire concernant la préparation, la publication et la vérification des renseignements sur la durabilité.

TRAVAUX EFFECTUÉS

Nos procédures de certification visant à formuler une conclusion à propos des éléments susmentionnés comprennent les points suivants, sans toutefois s'y limiter :

- Des entrevues avec des membres du personnel choisis, y compris l'équipe GRI, pour comprendre le processus de production de rapports, les limites organisationnelles et la période définie pour la production de rapport.
- Des entrevues avec le personnel sélectionné responsable de l'information mentionnée sur la performance, des déclarations sur les gaz à effet de serre, de la déclaration sur la carboneutralité, la déclaration sur les plaintes reçues de la communauté et la déclaration sur les examens environnementaux afin de comprendre les processus de collecte et d'établissement de rapports
- Le cas échéant, des évaluations des systèmes et des processus pour l'agrégation des données et la production de rapports
- La vérification de l'exactitude des calculs effectués, sur la base d'échantillons.
- La vérification que les données et les déclarations ont été correctement transcrites dans le rapport à partir des systèmes de l'entreprise ou des éléments probants
- La vérification des hypothèses clés et des éléments probants à l'appui des hypothèses
- L'examen, par sondage, des éléments de preuve à l'appui des renseignements relatifs aux calendriers de Port Metro Vancouver en ce qui a trait aux émissions de gaz à effet de serre pour 2012 et aux crédits d'émission de carbone pour 2012.

LIMITES

La portée de nos travaux ne comprenait pas la formulation de conclusions sur :

- L'exhaustivité ou l'exactitude de l'information relative à des domaines autres que ceux des éléments susmentionnés.
- L'information présentée par Port Metro Vancouver ailleurs que dans son rapport, comme l'information sur son site Web.
- Les énoncés prospectifs de la direction.
- Toute comparaison effectuée par Port Metro Vancouver relativement à des données historiques, à l'exception de l'information mentionnée sur la performance, des déclarations sur les gaz à effet de serre, de la déclaration sur la carboneutralité et de la déclaration sur les plaintes reçues de la communauté pour lesquelles nous avons fourni une certification pour la période comprise entre le 1er janvier 2011 et le 31 décembre 2011.
- La pertinence des définitions pour les critères élaborés en interne appliqués aux indicateurs de la déclaration sur la carboneutralité, de la déclaration sur les plaintes reçues de la communauté et de la déclaration sur les examens environnementaux.

NOS CONCLUSIONS

Sous réserve des limites mentionnées ci-dessus et selon nos procédures pour cette mission de certification, nous formulons les conclusions suivantes :

- Élément n° 1 : Nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information mentionnée sur la performance n'est pas conforme, dans tous les aspects significatifs, aux Lignes directrices G3.1 du GRI.
- Élément n° 2 : Déclarations sur les gaz à effet de serre : À notre avis, le rapport présente fidèlement, dans tous les aspects significatifs, les déclarations sur les gaz à effet de serre pour l'année terminée le 31 décembre 2012, conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1 et aux Lignes directrices G3.1 du GRI.
- Élément n° 3 : Déclaration sur la carboneutralité : À notre avis, le rapport présente fidèlement, dans tous les aspects significatifs, la déclaration sur la carboneutralité pour l'année terminée le 31 décembre 2012, conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1 et aux Lignes directrices G3.1 du GRI.
- Élément n° 4 : Niveau d'application : Nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que le rapport n'atteint pas, dans tous les aspects significatifs, le niveau d'application B+ conformément aux critères de niveaux d'application définis dans les Lignes directrices G3.1 du GRI.
- Élément n° 5 : Déclaration sur les plaintes reçues de la communauté : Nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que la déclaration sur les plaintes reçues de la communauté n'est pas conforme, dans tous les aspects significatifs, aux critères élaborés en interne par la direction pour l'année terminée le 31 décembre 2012.
- Élément n° 6 : Déclaration sur les examens environnementaux : Nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que la déclaration sur les examens environnementaux n'est pas conforme, dans tous les aspects significatifs, aux critères élaborés en interne par la direction pour l'année terminée le 31 décembre 2012.

Ernst & Young LLP

Comptables agréés Vancouver, Canada 16.05.13

INDEX GRI

INDICATEUR GRI		PAGE
STRATÉGIE ET ANALYSE		
1.1	Énoncé du décideur principal de l'organisation	5
1.2	Description des impacts, risques et possibilités majeurs	4-5, 10-11, 44
PROFIL DE L'ORGANISATION		
2.1	Nom de l'organisation	Page de couverture
2.2	Principaux produits et/ou services et marques correspondants	6-7
2.3	Structure opérationnelle de l'organisation	40
2.4	Lieu où se trouve le siège de l'organisation	7, 9
2.5	Nombre de pays où l'organisation est implantée	7, 9
2.6	Nature du capital et forme juridique	40
2.7	Marchés desservis	6-7
2.8	Taille de l'organisation	8-9, 41, 44
2.9	Changements significatifs au cours de la période de rapport relativement à la taille, à la structure et à la propriété	50
2.10	Récompenses reçues au cours de la période de rapport	32, 42
PARAMÈTRES DU RAPPORT		
3.1	Période considérée	1
3.2	Date du dernier rapport publié	50
3.3	Cycle considéré	50
3.4	Personne à contacter pour toute question sur le rapport ou son contenu	51
3.5	Processus de détermination du contenu du rapport	11
3.6	Périmètre du rapport	8, 50
3.7	Indication des éventuelles limites spécifiques du champ ou du périmètre du rapport	50
3.8	Coentreprises, filiales et autres entités	50
3.9	Techniques de mesure des données	50
3.10	Explication des conséquences de toute reformulation d'informations communiquées dans des rapports antérieurs	43
3.11	Changements significatifs, par rapport à la période couverte par les rapports antérieurs[1]	54
3.12	Tableau indiquant l'emplacement des éléments d'information requis dans le rapport	54-55
3.13	Validation du rapport par des personnes externes à l'organisation	52-53
GOUVERNANCE		
4.1	Structure de gouvernance de l'organisation	40
4.2	Indiquer si le président du conseil d'administration est aussi un dirigeant	40
4.3	Administrateurs indépendants et/ou non exécutifs	40
4.4	Mécanismes permettant aux actionnaires et aux salariés de faire des recommandations au conseil d'administration	40
4.5	Lien entre les rémunérations et la performance de l'organisation	10
4.6	Processus mis en place pour éviter les conflits d'intérêts	40
4.7	Processus de détermination de la composition, des qualifications et de l'expertise exigée des membres du conseil d'administration	40
4.8	Missions ou valeurs, codes de bonne conduite et principes	Plat verso
4.9	Procédures définies par le conseil d'administration pour superviser la manière dont l'organisation identifie et gère sa performance économique, environnementale et sociale	40, 44
4.10	Processus d'évaluation de la performance propre du conseil d'administration	40
4.11	Explications sur la position de l'organisation quant à la démarche ou au principe de précaution et sur ses actions en la matière	27
4.12	Chartes d'origine extérieure en matière économique, environnementale et sociale	52

1 Par rapport à la période couverte par les rapports antérieurs, il n'y a eu aucun changement important relativement aux limites spécifiques du champ ou du périmètre du rapport ou aux méthodes de mesure.

INDICATEUR GRI		PAGE
4.13	Affiliation à des associations	28
4.14	Liste des groupes de parties prenantes inclus par l'organisation	10
4.15	Base d'identification et sélection des parties prenantes avec lesquelles dialoguer	10-11
4.16	Démarche du dialogue avec les parties prenantes	10-11, 15-19, 32, 35-37
4.17	Questions et préoccupations clés soulevées via le dialogue avec les parties prenantes	11, 14-19, 20, 24, 30, 34-37
INDICATEURS DE PERFORMANCE ÉCONOMIQUE		
	Méthode de gestion	44
EC1	Valeur économique directe créée et distribuée	44, 47
EC4	Subventions et aides publiques reçues	47
INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE		
	Méthode de gestion	42-43
EN3	Consommation d'énergie directe répartie par source d'énergie primaire	46
EN4	Consommation d'énergie indirecte répartie par source d'énergie primaire	46
EN5	Énergie économisée grâce à l'efficacité énergétique	42, 46
EN6	Initiatives pour fournir des produits et des services reposant sur des sources d'énergie renouvelables ou à rendement amélioré	26
EN7	Initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues	42-43, 46
EN16	Émissions totales, directes ou indirectes, de gaz à effet de serre	43, 46
EN17	Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre	43, 46
EN18	Initiatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et réductions obtenues	42-43, 46
EN20	Émissions de NOx, SOx et autres émissions significatives dans l'air	46
EN22	Masse totale de déchets, par type et par mode de traitement	43, 46
EN26	Initiatives pour réduire les impacts environnementaux des produits et des services	24-29
EN28	Montant des amendes significatives et nombre de sanctions non pécuniaires pour non-respect des lois et règlements en matière d'environnement	46
INDICATEURS EN MATIÈRE DE PRATIQUES DE TRAVAIL ET DE TRAVAIL DÉCENT		
	Méthode de gestion	41
LA1	Effectif total par type d'emploi et contrat de travail	41, 46
LA2	Nouvelles embauches et taux de roulement du personnel	41, 46
LA10	Nombre moyen d'heures de formation par salarié[2]	41, 46
LA11	Programmes de gestion des compétences et d'apprentissage continu[3]	41
INDICATEURS EN MATIÈRE DES DROITS DE LA PERSONNE		
	Méthode de gestion	41
HR3	Formation des employés en matière de politiques et de procédures liées aux droits de la personne	41, 46
INDICATEURS DE PERFORMANCE SOCIALE		
	Méthode de gestion	14-19, 24-29, 34-37, 44
SO2	Domaines d'activité stratégiques soumis à des analyses de risques en matière de corruption	44, 47
SO10	Mesures relatives aux activités ayant des incidences réelles ou potentielles sur les collectivités locales[4]	14-19, 26, 35-36
INDICATEURS DE PERFORMANCE RELATIFS À LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS		
	Méthode de gestion	32
PR5	Pratiques relatives à la satisfaction client[5]	32

2 L'indicateur lA10 n'est reporté qu'en partie, conformément aux Lignes directrices G3.1 de l'index GRI.
3 La certification a été fournie relativement à l'existence de trois programmes visant à promouvoir l'apprentissage continu et de la gestion de la fin de carrière. Ces programmes sont les suivants : programme d'éducation continue, processus de planification de la formation et du perfectionnement et programme d'aide aux employés.
4 La certification a été fournie relativement à l'existence de cinq initiatives de gestion des répercussions des activités sur les collectivités locales. Ces initiatives sont les suivantes : groupes de liaison communautaires, ligne réservée aux plaintes de la communauté, système de délivrance de permis aux camions, alimentation à quai pour les navires de croisière et consultation pour les projets.
5 La certification a été fournie relativement à la réalisation en 2012 d'entrevues avec les clients afin de mieux comprendre leurs besoins.

NOTRE MISSION

Diriger la croissance de la Porte d'entrée du Pacifique du Canada de manière à améliorer le bien-être des Canadiens.

NOTRE VISION

Constituer la Porte d'entrée la plus efficace et la plus durable possible pour nos clients, tout en avantageant les communautés au niveau local et à l'échelle du pays.

NOS VALEURS

COLLABORATION ET TRAVAIL D'ÉQUIPE

Nous travaillons ensemble afin de réaliser notre plein potentiel. Nous communiquons ouvertement et démontrons de la confiance et du respect les uns envers les autres.

RÉCEPTIVITÉ VIS-À-VIS LA CLIENTÈLE

Nous nous efforçons de comprendre les besoins de nos clients et de leur offrir une valeur ajoutée distinctive.

INNOVATION

Nous cherchons de nouvelles idées et des solutions créatives.

LEADERSHIP ET RESPONSABILITÉ

Nous donnons l'exemple, faisons preuve d'intégrité et sommes responsables de nos actions.

NOTRE PERSONNEL

Nous nous engageons à veiller à l'apprentissage continu, à la diversité et à l'équilibre.

DURABILITÉ

Nous avons une vision à long terme et tenons compte des questions sociales, environnementales et financières.

PORT METRO VANCOUVER

100, The Pointe, 999 Place du Canada
Vancouver (C.-B.) Canada V6C 3T4
Téléphone : 1.604.665.9000
Télécopieur : 1.866.284.4271
Courriel : sustainability@portmetrovancouver.com
Twitter: @PortMetroVan
Site Web : portmetrovancouver.com

Canada

Conception : Karo Group Inc.