PORT METRO vancouver

RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2013

NULLE PART OÙ S'ÉTENDRE

Les terrains à usage industriel pour les opérations portuaires disparaissent rapidement. D'ici 2025, il n'y aura plus de place pour l'expansion. *Découvrez ce que nous faisons à ce sujet.*

ASSURER LA CROISSANCE D'UN PORT DURABLE

Il faut trouver le juste équilibre entre les intérêts nationaux, régionaux et locaux d'une part, et le rendement économique, social et environnemental d'autre part, pour diriger la croissance de la Porte du Pacifique. Ce rôle complexe s'accompagne de défis. Vous découvrirez dans ce rapport cinq défis clés auxquels nous sommes confrontés, ainsi que les mesures que nous prenons pour les relever.

23

Manque de terrains à usage industriel

Alors que la demande en matière d'échanges commerciaux s'accroît, le nombre de terrains à usage industriel s'amenuise. Découvrez les mesures que nous prenons pour protéger le bassin des terrains à usage industriel, les emplois et la croissance économique qui découlent de l'activité industrielle.

33

Camionnage

Le camionnage est essentiel au déplacement des marchandises en conteneurs à travers la Porte d'accès de Vancouver et à l'échelle du Canada. Découvrez ce que nous faisons pour améliorer l'efficience et le développement durable du trafic des camions au sein du port.

37

Sécurité des pétroliers

Les collectivités locales sont préoccupées par le risque d'un déversement d'hydrocarbures. Découvrez les pratiques de sécurité des pétroliers dans notre port, ainsi que l'approche collaborative que nous prônons avec l'industrie et le gouvernement afin de placer le Canada en tant que chef de file mondial en matière de prévention, de préparation et d'intervention liées aux déversements.

45

Charbon

Le charbon constitue une partie importante de la production mondiale d'électricité et d'élaboration de l'acier, et la demande en charbon continue de croître. Cependant, le charbon contribue aux changements climatiques et peut créer de la poussière qui touche nos communautés. Apprenez-en davantage au sujet de cet enjeu important et de la nécessité d'avoir un dialogue constructif sur la manière d'atteindre l'équilibre entre les objectifs commerciaux canadiens et les préoccupations environnementales.

51

Bruit

À titre de port canadien le plus actif, nous fonctionnons 24 heures sur 24. L'activité industrielle croissante, à laquelle s'ajoute la proximité grandissante des zones résidentielles par rapport aux terrains portuaires, signifie que le bruit peut devenir problématique pour les communautés locales. Apprenez-en davantage sur les mesures que nous prenons afin de mieux comprendre et gérer les problèmes de bruit.

TABLE DES MATIÈRES

ASSURER LA CROISSANCE D'UN PORT DURABLE

2 Message du président du conseil d'administration
3 Message du président-directeur général
4 À propos de ce rapport

NOS ACTIVITÉS

8 Le commerce à travers notre port
10 La Porte d'accès de Vancouver
12 Qui sommes-nous et que faisons-nous?

NOTRE CONTRIBUTION À LA PORTE

22 Croissance du port et utilisation des sols
30 Fiabilité et compétitivité
36 Sûreté et sécurité
42 Environnement
48 Relations avec les Premières Nations, le gouvernement et la communauté

APERÇU DE LA RESPONSABILITÉ

56 Aperçu du rendement de l'entreprise
58 Déclaration de certification indépendante
60 Index GRI

CRAIG NEESER, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

« Notre port améliore le bien-être et la qualité de vie des Canadiens à l'échelle du pays en soutenant les entreprises et les emplois canadiens, tout en demeurant un bon voisin vis-à-vis des communautés au sein desquelles nous travaillons au quotidien ».

Le Canada est un pays chanceux et prospère, et une nation commerçante riche en ressources naturelles. Port Metro Vancouver est le plus grand port du Canada et le plus divers et le plus important port d'exportation du continent. Nous sommes fiers d'être au service des Canadiens en facilitant le commerce, de manière sûre et sécuritaire, efficiente et responsable sur le plan environnemental, avec plus de 160 économies de par le monde.

Le port est vital pour l'économie du Canada car il rend possible près de 20 % du commerce de marchandises du Canada et ajoute 9,7 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB). Nous sommes la plateforme de l'un des corridors économiques les plus importants d'Amérique du Nord. Cela représente 98 800 emplois, y compris 57 000 emplois dans l'agglomération de Vancouver et 38 000 emplois directs dans le reste de la Colombie-Britannique. Les emplois portuaires offrent des salaires bien supérieurs à la moyenne nationale.

Il est prévu que le commerce à travers la Porte d'accès de Vancouver croisse à mesure qu'augmentent dans le même temps la demande mondiale en ressources canadiennes et la demande canadienne en biens importés. Nous sommes prêts à relever ce défi. Notre port contribue à améliorer le bien-être et la qualité de vie des Canadiens en facilitant le commerce qui soutient les familles et entreprises canadiennes.

Nous collaborons avec nos intervenants et avec les communautés locales afin de s'attaquer aux défis tels que la poussière et le bruit qui proviennent des opérations liées au port et celui de l'efficience de la circulation des camions au sein du port. Nous sollicitons leur opinion afin de nous aider à prendre des décisions sur les enjeux majeurs tels que notre mise à jour de notre Plan d'utilisation des sols. Nous apportons notre contribution aux communautés en construisant de nouvelles infrastructures, en améliorant l'environnement et en soutenant des initiatives et événements locaux.

Notre quatrième rapport annuel sur le développement durable traite de notre rendement social, environnemental et économique en 2013. Le processus d'élaboration d'un rapport sur notre rendement en matière de développement durable nous a donné un éclairage important et nous a aidés à engager un dialogue constructif sur les thèmes liés au développement durable, tels que la transport du charbon et du pétrole par l'intermédiaire du port. J'espère que ce rapport vous sera utile pour découvrir nos activités et explorer les sujets qui vous intéressent en matière de développement durable.

Merci au conseil d'administration de Port Metro Vancouver pour son leadership constant. Nous avons, sous sa direction, une nouvelle fois réalisé une année record en termes de croissance et de réussite. Je voudrais remercier particulièrement le Comité de la Responsabilité Sociale et Communautaire de l'entreprise pour sa contribution au développement durable à l'échelle de la Porte d'accès en 2013. Je voudrais également saluer notre exceptionnelle équipe de leadership exécutif, notre président-directeur général, M. Robin Silvester et les employés de Port Metro Vancouver qui contribuent au commerce des biens canadiens.

Craig Neeser Président du conseil d'administration

Les ressources canadiennes sont demandées de par le monde. Ces ressources aident plus de 160 économies à fournir les biens et services nécessaires à leurs citoyens, y compris l'électricité, le logement et la nourriture. Port Metro Vancouver, le gouvernement et les partenaires de l'industrie ont collectivement investi 9 milliards de dollars afin d'améliorer les infrastructures de la Porte d'accès de Vancouver, de manière à répondre à la demande croissante des échanges commerciaux.

Cette demande croissante des échanges commerciaux peut poser des défis importants au port, aux gouvernements locaux et aux résidents, y compris la gestion de la circulation des camions, du bruit, de la sécurité des pétroliers, du transport du charbon à travers le port et du manque de terrains à usage industriel. Il est impératif que nous engagions un dialogue constructif avec les Premières Nations, les communautés locales et les intervenants dans le but de protéger l'environnement et de soutenir le commerce canadien. Nous avons pris part en 2013 à 524 événements communautaires et consultations publiques durant lesquels nous avons facilité un dialogue constructif et identifié des occasions d'amélioration.

La *Loi maritime du Canada* énonce clairement la nécessité pour les autorités portuaires canadiennes de contribuer à l'économie du pays d'une façon telle que l'équilibre soit maintenu entre la demande d'échanges commerciaux d'une part, et la santé de l'environnement et les besoins des communautés dans lesquelles nous vivons et travaillons, d'autre part. Nous nous engageons à remplir ce mandat et sommes fiers du réseau de renommée internationale des services de la chaîne d'approvisionnement et des infrastructures qui constituent la Porte d'accès de Vancouver.

La réputation internationale du Port en matière de fiabilité et de compétitivité est essentielle à notre succès. La vision qu'ont nos clients de notre port peut être entachée par des coûts croissants et des interruptions de travail tels que ceux que nous avons connus dans les secteurs du rail et du camionnage en 2013 et au début de 2014. Notre économie locale et nationale pourrait être touchée de manière importante si des chargeurs et des transporteurs maritimes décidaient de faire transiter leurs marchandises par l'intermédiaire d'autres ports. Par conséquent, nous travaillons fort pour que notre port demeure fiable, compétitif et efficace, et qu'ainsi les Canadiens puissent continuer de profiter des avantages et de la qualité de vie offerts par le commerce international.

Nous avons une vision à long terme. Nous nous sommes engagés en continu à faciliter les échanges commerciaux du Canada, à favoriser la croissance durable du port et à améliorer le bien-être de l'ensemble des Canadiens.

Je voudrais remercier le conseil d'administration de son soutien et de ses conseils, et je souhaiterais témoigner ma sincère gratitude aux employés de Port Metro Vancouver pour leur dévouement et leur intégrité sans faille qui contribuent au succès et à la croissance du port, aujourd'hui et à l'avenir.

Robin Silvester président-directeur général

ROBIN SILVESTER, PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

« Nous avons travaillé fort pour que notre Port demeure fiable, compétitif et efficace, et qu'ainsi les Canadiens puissent continuer de profiter des avantages et de la qualité de vie offerts par le commerce international ».

À PROPOS DE CE RAPPORT

Notre rapport annuel sur le développement durable sert d'outil d'évaluation de notre performance en matière de développement durable. Nous souhaitons qu'il serve de point de départ pour un dialogue et une collaboration ininterrompus avec nos clients, nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les communautés, les gouvernements et les Premières Nations.

Ce rapport contient des renseignements sur des sujets relatifs au développement durable qui sont de la plus haute importance pour Port Metro Vancouver et nos intervenants. Il est conçu de manière à offrir une plus grande transparence et responsabilité en ce qui concerne la manière de mener à bien nos activités, et à constituer une plateforme de partage de nos résultats et de collecte de commentaires.

SUJETS IMPORTANTS

Nous mettons en œuvre des pratiques exemplaires reconnues mondialement et cherchons à obtenir des commentaires de nos intervenants afin de repérer des sujets importants. Comprendre les sujets importants nous permet de mieux établir les priorités de nos actions et le contenu de nos rapports. Nous avons à ce jour réuni deux comités externes de révision du rapport afin d'identifier les sujets importants et de formuler des recommandations. Vous verrez dans ce rapport le reflet de leur rétroaction. Il est possible de consulter les rapports sommaires de ces comités à l'adresse : portmetrovancouver.com/accountability. Nous allons réunir un troisième comité de révision du rapport en 2014 afin d'obtenir davantage de rétroaction au sujet du contenu de notre rapport et de notre performance en matière de développement durable.

Les comités de révision du rapport ont clairement indiqué que nos intervenants accordent le plus d'intérêt aux enjeux extérieurs à notre contrôle opérationnel direct. Nous avons consacré la plus grande partie de ce rapport à la couverture de ces questions que sont la croissance du port et l'utilisation des sols, la fiabilité et la compétitivité, la sûreté et la sécurité, l'environnement et les collectivités locales.

ORDRE DE PRIORITÉ DES SUJETS IMPORTANTS ÉTABLI PAR LE COMITÉ DE RÉVISION DU RAPPORT

HAUTE IMPORTANCE

Les comités de révision du rapport ont identifié les aspects suivants, qui sont des thèmes centraux du présent rapport, comme étant hautement prioritaires :

- Croissance du port et utilisation des sols
- 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 les gouvernements
- Répercussions économiques et valeur du port

FAIBLE IMPORTANCE

Les comités de révision de notre rapport ont affecté une priorité plus faible aux aspects suivants :

- Notre gouvernance
- Notre personnel
- Notre empreinte environnementale
- Nos résultats financiers
- Investissement communautaire

B+ Rapport GRI

Vérifié par une tierce partie

PORTÉE DU RAPPORT

Le présent rapport contient des renseignements au sujet de Port Metro Vancouver et de Canada Place Corporation, une filiale de Port Metro Vancouver. Le 1er décembre 2012, Port Metro Vancouver a conclu une convention de gestion dans le but de fournir des services à Canada Place Corporation, dont tous les employés se sont joints à l'effectif de Port Metro Vancouver. Des renseignements au sujet des activités se déroulant à Canada Place sont disponibles à la page 55.

Les projets majeurs d'immobilisations que Port Metro Vancouver pilote ou dans lesquels il est partenaire sont discutés dans ce rapport, mais ils ne sont pas compris dans les données de nos indicateurs de performance. Nous suivons cependant la performance de ces projets dans la mesure du possible, et nous continuerons à chercher des moyens d'inclure les données liées à la performance des projets majeurs d'immobilisations dans le cadre de nos prochains rapports.

Exception faite de nos résultats financiers reposant sur les données financières consolidées de nos états financiers vérifiés, nous avons exclu de ce rapport nos cinq autres filiales en raison de la portée relativement limitée des répercussions environnementales et sociales liées à ces entités. Ces filiales sont les suivantes : Marine Safety Holdings Ltd., Port Metro Vancouver Ventures Inc., Port Metro Vancouver Enterprises Inc., Port Metro Vancouver Holdings Inc. et North Fraser Terminals Inc.

LIGNES DIRECTRICES

Ce rapport a été préparé conformément aux lignes directrices pour l'établissement de rapports en matière de développement durable G3.1 du Global Reporting Initiative (GRI). Ces lignes directrices offrent un cadre internationalement reconnu pour l'établissement de rapports liés à la performance économique, sociale et environnementale.

Le présent rapport répond aux exigences du niveau d'application B+ du GRI. L'index GRI est présenté aux pages 60 et 61.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur l'index GRI, veuillez consulter le site globalreporting.org

DONNÉES

Le présent rapport contient des données relatives à l'année se terminant le 31 décembre 2013. Des données historiques sont ajoutées où cela est possible afin de fournir des points de comparaison et de faire état de tendances en matière de données. En ce qui concerne nos indicateurs de performance, nous avons mis en œuvre les protocoles indiqués dans les lignes directrices du GRI, sauf mention contraire.

CERTIFICATION INDÉPENDANTE

Tout comme pour nos précédents rapports sur le développement durable, Ernst & Young s.r.l. a fourni une certification de tierce partie relativement aux indicateurs de performance choisis (identifiés par le symbole ✓) inclus dans ce rapport et a examiné 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+. La déclaration de certification indépendante d'Ernst & Young est présenté aux pages 58 et 59.

FAITES-NOUS PART DE VOS COMMENTAIRES

Nous aimerions recevoir vos commentaires à propos de ce rapport de développement durable. Veuillez adresser vos commentaires ou questions à :

Duncan Wilson
Vice-président, Responsabilité sociale de l'entreprise
Port Metro Vancouver
100, The Pointe, 999 Place du Canada
Vancouver, C.-B. V6C 3T4
Téléphone : 1-604-665-9000
Télécopieur : 1-866-284-4271
Courriel : sustainability@portmetrovancouver.com

NOS ACTIVITÉS

Port Metro Vancouver est le plus grand port du Canada et le plus divers d'Amérique du Nord. Grâce aux industries, services et infrastructures qui forment la Porte d'accès de Vancouver et à notre proximité avec les marchés asiatiques, nous sommes en mesure de relier les Canadiens à plus de 160 économies et de contribuer au produit intérieur brut (PIB) du Canada à hauteur de 9,7 milliards de dollars.

AUTOMOBILES

1 % ↓

Il arrive plus d'automobiles à Port Metro Vancouver que dans tout autre port du Canada, et notamment presque 100 % de toutes les automobiles fabriquées en Asie.

MARCHANDISES DIVERSES

2 % ↑

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

Les pourcentages se rapportent aux changements en matière de tonnage et de nombre de passagers de croisière. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter notre aperçu statistique disponible à l'adresse suivante : portmetrovancouver.com/factsandstats

VRAC

11% ↑

Les marchandises solides et liquides placées directement dans la cale d'un navire sont appelées marchandises en vrac. Les marchandises principales comprennent les céréales, le charbon, la potasse, le soufre et le pétrole brut.

CONTENEUR

8% ↑

Les conteneurs d'importation transportent des produits tels que les fruits tropicaux, les appareils électroniques, les vêtements et les jouets. Une fois qu'un conteneur a été déchargé et vidé, il est rempli de nouveau avec des produits comme des grains de spécialité, de la pâte ou du bois d'œuvre.

CROISIÈRES

22% ↑

Nous sommes le port d'attache des navires de croisière reliant Vancouver à l'Alaska, générant des recettes moyennes de 2 millions de dollars par escale de navire pour l'économie régionale.

NOUS SOMMES LE PLUS GRAND PORT DU CANADA, FACILITANT UN CINQUIÈME DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE NOTRE PAYS

EXEMPLES D'IMPORTATIONS CANADIENNES

Meubles
Chine, Vietnam, Hong Kong, Malaisie, Taïwan, Corée du Sud

Automobiles
Japon, Corée du Sud

Vêtements
Chine, Hong Kong, Vietnam, Corée du Sud, Cambodge

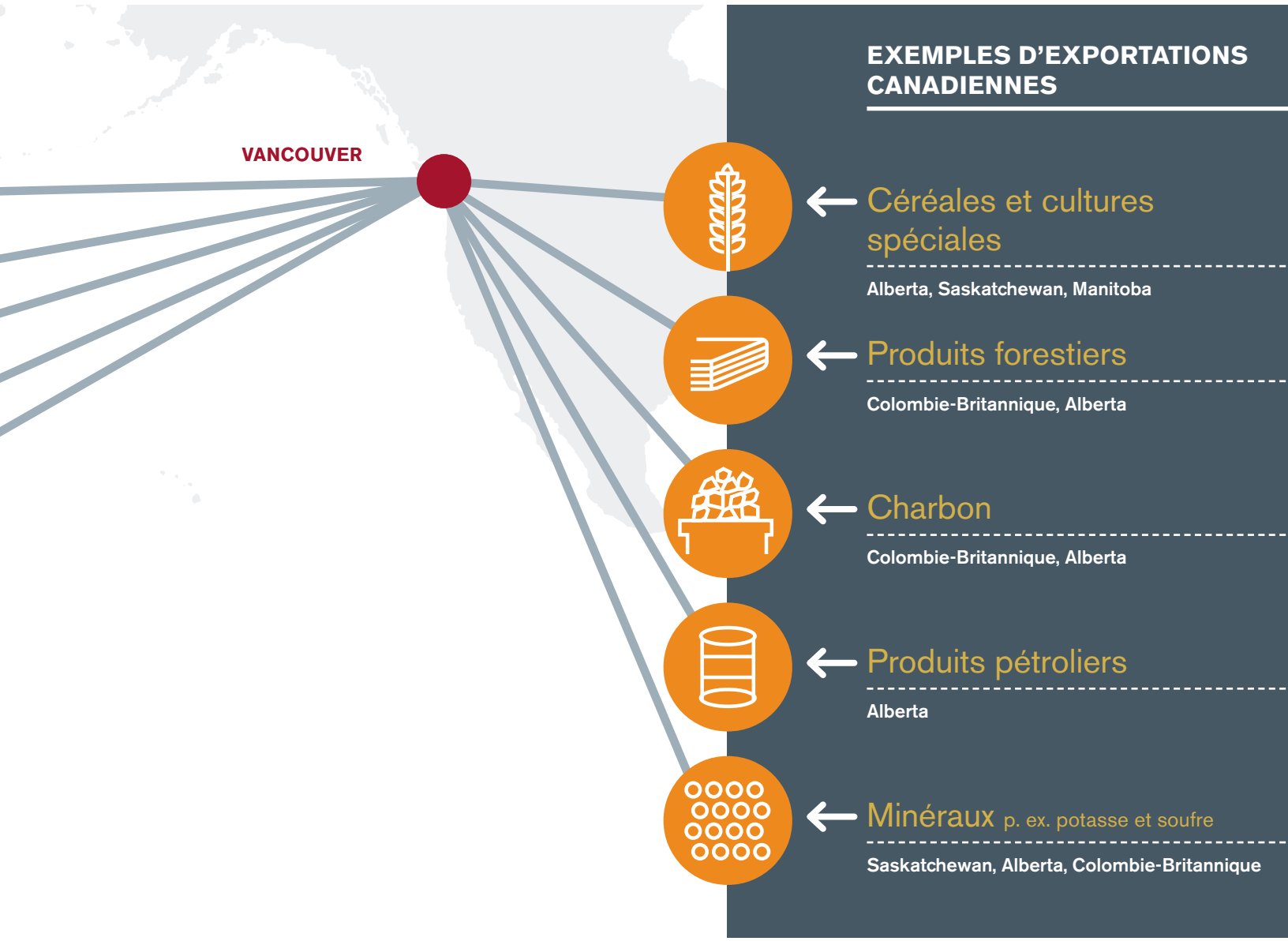
Appareils électroniques
Chine, Corée du Sud, Hong Kong, Japon, Malaisie

Acier
Chine, Corée du Sud, Japon, Taïwan

135 millions
tonnes de marchandises ayant transité

3 166
escales de navires étrangers

160
économies fondées sur les échanges commerciaux



19 %

des échanges commerciaux totaux du Canada

9,7 milliards de dollars

en Produit Intérieur Brut

98 800

emplois créés au Canada

LA PORTE D'ACCÈS DE VANCOUVER

Une porte est un point servant d'entrée entre deux réseaux. Lorsque nous utilisons le terme Porte d'accès de Vancouver, nous désignons le réseau de services commerciaux – et d'infrastructures situé dans l'agglomération métropolitaine de Vancouver qui relie les Canadiens à plus de 160 économies internationales. La Porte d'accès de Vancouver comprend des terminaux maritimes, des services ferroviaires et routiers, des plateformes logistiques intermodales, ainsi que des manutentionnaires, des arrimeurs, des transitaires, des approvisionneurs de fournitures de navires et des agents maritimes.

28
terminaux

680 km
de lignes de chemin de fer

1 560 km
de routes principales prévues pour les camions

57 000
emplois dans la vallée du Bas-Fraser

9 milliards de dollars
sont investis par le gouvernement, l'industrie et Port Metro Vancouver pour améliorer les infrastructures

PROJETS D'INFRASTRUCTURES DIRIGÉS PAR PORT METRO VANCOUVER

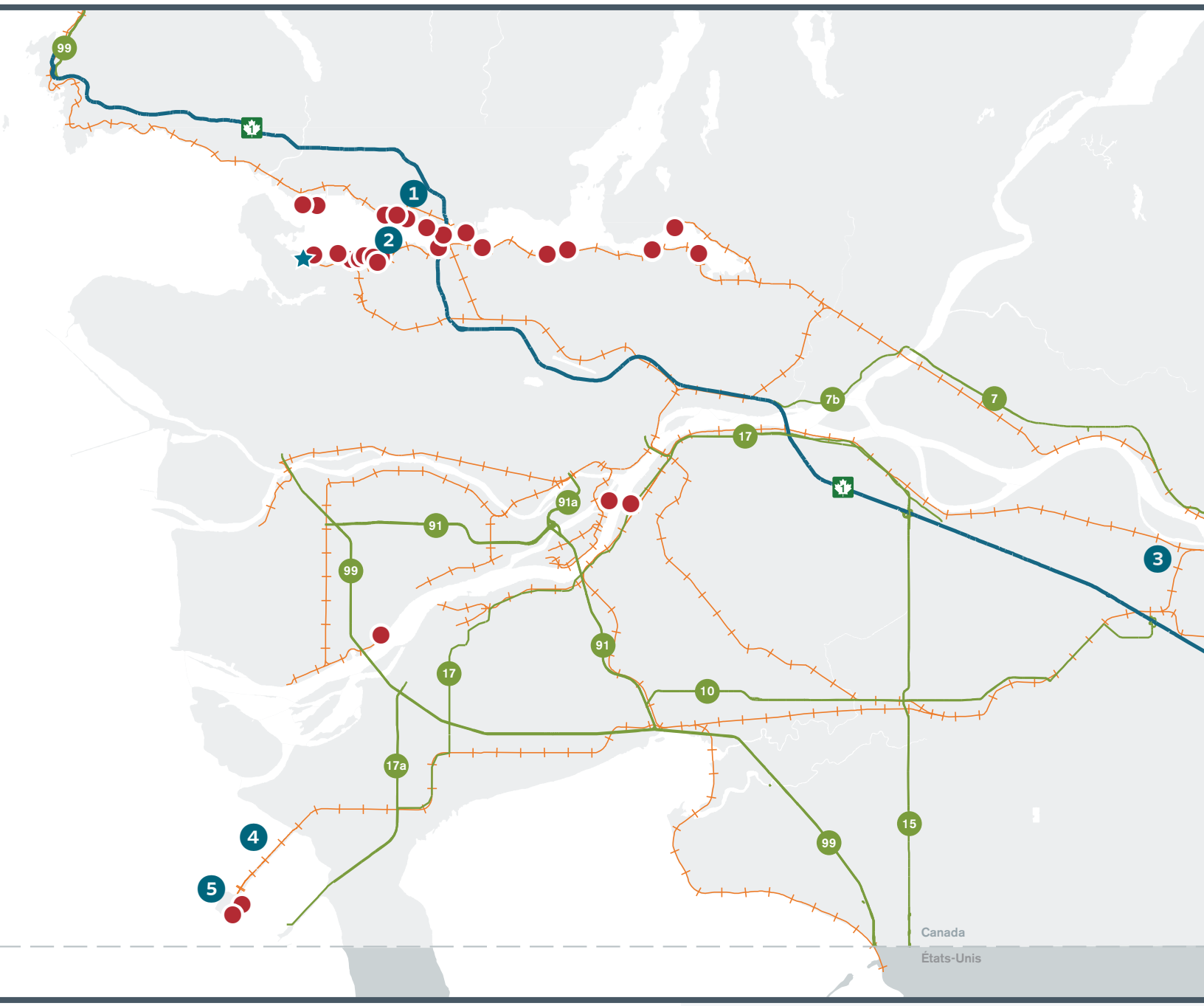
1. PROJET DE LA ROUTE DE BAS NIVEAU
Se reporter à la page 26

2. PROJET DE CORRIDOR DE LA RIVE SUD
Se reporter à la page 28

3. PROJET DE PASSAGE SUPÉRIEUR DE LA 232E RUE
Se reporter à la page 26

4. PROJET D'AMÉLIORATION DU TERMINAL, DES ROUTES ET DU RÉSEAU FERROVIAIRE DE DELTAPORT
Se reporter à la page 24

5. PROPOSITION DE PROJET D'UN SECOND TERMINAL À ROBERTS BANK
Se reporter à la page 24



- Siège social de Port Metro Vancouver
- Terminaux maritimes
- Réseau ferroviaire
- Routes principales
- Transcanadienne

QUI SOMMES-NOUS ET QUE FAISONS-NOUS?

Port Metro Vancouver a la responsabilité de gérer plus de 16 000 hectares de voies d'eau, plus de 1 000 hectares de terres et des biens situés le long de près de 640 kilomètres de rivage. Notre juridiction s'étend sur 16 municipalités de l'agglomération de Vancouver et une Première Nation signataire d'un traité, et elle se trouve à l'intersection des territoires traditionnels de plusieurs Premières Nations.

L'Administration portuaire de 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*. Port Metro Vancouver relève du ministre fédéral des Transports.

La *Loi maritime du Canada* décrit le mandat fédéral des autorités portuaires canadiennes. Elle énonce clairement qu'alors que nous croissons afin de faciliter l'augmentation des échanges commerciaux, nous devons continuer de protéger l'environnement et prendre en compte les commentaires des utilisateurs du port et des communautés.

NOTRE MISSION

Favoriser la croissance de la Porte du Pacifique du Canada de manière à améliorer le bien-être des Canadiens et à inspirer un sentiment de fierté nationale.

NOTRE VISION

Être reconnu comme une Porte de niveau international en reliant le Canada de manière efficience et durable à l'économie internationale, suscitant le soutien de nos clients et des communautés à l'échelle locale et nationale.

GOUVERNANCE

Notre conseil d'administration, diversifié et indépendant, représente les membres de l'industrie et de divers niveaux de gouvernement. Le conseil d'administration de Port Metro Vancouver comprend 11 membres :

- une personne nommée par le gouvernement fédéral
- sept personnes recommandées par les utilisateurs du port et nommées par le gouvernement fédéral
- une personne nommée par le gouvernement municipal
- une personne nommée par la province de la Colombie-Britannique
- une personne nommée représentant les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba

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

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

Apprenez-en davantage sur la gouvernance à l'adresse suivante : portmetrovancouver.com/corporate

STRUCTURE DE DIRECTION

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

DIRECTEUR FINANCIER	VICE-PRÉSIDENT Responsabilité sociale d'entreprise	VICE-PRÉSIDENT Ressources humaines	VICE-PRÉSIDENT Réalisation des infrastructures	VICE-PRÉSIDENT Planification et activités	VICE-PRÉSIDENT Gestion immobilière

LA *LOI MARITIME DU CANADA*

Compte tenu de l'importance du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne, la *Loi maritime du Canada* a été adoptée en 1998 afin de moderniser les principaux ports d'échanges commerciaux et d'assurer des activités compétitives, efficientes et axées sur le commerce. La présente loi a pour objet de :

(a) mettre en œuvre une politique maritime qui permette au Canada de se doter de l'infrastructure maritime dont il a besoin, qui le soutienne efficacement dans la réalisation de ses objectifs socioéconomiques nationaux, régionaux et locaux aussi bien que commerciaux, et l'aide à promouvoir et préserver sa compétitivité;

(a.1) promouvoir la vitalité des ports dans le but de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada;

(b) fonder l'infrastructure maritime et les services sur des pratiques et des approches internationales compatibles avec celles des principaux partenaires commerciaux du Canada dans le but de promouvoir l'harmonisation des normes au sein des différentes juridictions;

(c) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de façon à satisfaire aux besoins des utilisateurs et leur soient offerts à un coût raisonnable;

(d) fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;

(e) offrir un niveau élevé d'autonomie pour la gestion à l'échelle locale ou régionale des composantes du réseau des services et des installations portuaires, et prendre en compte les priorités et les besoins locaux;

(f) gérer l'infrastructure et les services maritimes d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et des communautés au sein desquelles un port est situé;

(g) prévoir la cession, notamment par voie de transfert ou l'équivalent, de certains ports et installations portuaires;

(h) favoriser la coordination et l'intégration des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

1998, ch. 10, art. 4; 2008, ch. 21, art. 3.

LA COLLABORATION EST ESSENTIELLE À NOTRE RÉUSSITE

Nous devons dialoguer et collaborer avec de nombreux groupes différents afin que les marchandises continuent de transiter par le port, que les échanges commerciaux canadiens croissent, afin de protéger l'environnement et pour être de bons voisins pour les communautés au sein desquelles nous travaillons. En comprenant mieux les intérêts de chacun et en travaillant de concert, nous apprenons à mieux atteindre nos objectifs communs et à relever les défis que nous partageons.

EXPLOITANTS DE TERMINAUX

Nous louons des terrains et des eaux portuaires à 28 terminaux maritimes qui traitent des marchandises à travers nos cinq secteurs commerciaux. Nous travaillons avec eux dans le but d'accroître les échanges commerciaux, de promouvoir l'amélioration environnementale continue et de gérer les répercussions sur les communautés.

LOCATAIRES

Nous louons des terrains et des eaux portuaires aux entreprises et organisations, et travaillons avec eux afin de gérer les incidences environnementales et sociales de leurs activités.

PRINCIPAUX CHARGEURS

Nous collaborons avec des importateurs et exportateurs majeurs qui transportent des marchandises à travers le port afin de comprendre leurs activités et leurs besoins en termes de chaîne d'approvisionnement, de s'assurer que leurs marchandises sont traitées de manière fiable et efficiente et de planifier les futurs développements de la Porte.

TRANSPORTEURS MARITIMES

Nous travaillons avec les transporteurs maritimes pour optimiser l'arrivée des navires et nous assurer que la Porte d'accès de Vancouver est sécuritaire, fiable et efficiente.

FOURNISSEURS DE SERVICES

Nous collaborons avec les fournisseurs de services ferroviaires et maritimes, les entreprises et le personnel de camionnage pour permettre un transport fluide des marchandises à travers le port, promouvant un service efficient et fiable et répondre aux défis posés par la chaîne d'approvisionnement du plus important port du Canada.

PREMIÈRES NATIONS

Dialoguer avec les Premières Nations nous permet de mieux comprendre leurs différents intérêts et leurs préoccupations. Nous avons repéré des occasions d'améliorer la communication et d'accroître notre collaboration, et nous croyons que le succès de la Porte d'accès de Vancouver passe par le soutien et la participation des Premières Nations.

COMMUNAUTÉS

Nous dialoguons avec les communautés portuaires afin de mieux comprendre leurs préoccupations et aspirations et pour bâtir des liens solides au moyen de groupes de liaison, d'événements communautaires et de notre programme d'investissement communautaire.

GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAL

Nous collaborons avec les gouvernements et organismes fédéraux et provinciaux afin de nous assurer que les activités du port sont menées d'une façon sécuritaire et responsable sur le plan environnemental et qu'elles contribuent au bien-être des Canadiens.

GOUVERNEMENTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Nous dialoguons avec les gouvernements locaux et régionaux par l'entremise de notre programme de sensibilisation des municipalités afin de faciliter une communication ouverte, de partager des idées, de résoudre des problèmes et bâtir des relations productives à long terme.

NOTRE APPROCHE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

En tant que plus grand port du Canada, nous avons la responsabilité d'être des chefs de file en matière de développement durable des activités portuaires. Notre vision consiste à être reconnu comme une Porte de niveau international en reliant le Canada de manière efficience et durable à l'économie globale, suscitant le soutien de nos clients et des communautés à l'échelle locale et nationale.

En 2010, nous avons lancé un processus de création de scénarios intitulé Port 2050. Nous avons dialogué avec les chefs de file au sein de la Porte afin de développer une perspective commune autour de nos prévisions pour l'avenir, ce qui nous a permis d'identifier deux scénarios parmi les quatre scénarios possibles : La Marée montante et La Grande transition. Ce processus de création de scénarios souligne le rôle que nous pouvons jouer en aidant la Porte d'accès de Vancouver à se préparer à la Grande transition – une transition globale, sociale, environnementale et économique vers une Porte durable.

Nous avons modifié notre vision et notre mission et lancé de nombreuses initiatives, y compris la mise à jour de notre plan d'utilisation des sols, dans le but de soutenir le succès en continu de la Porte d'accès et de nous préparer à la Grande transition. Nous avons amorcé le développement d'indicateurs d'avertissement rapide en 2013 afin de fournir des renseignements au sujet du scénario vers lequel nous nous dirigeons. Les renseignements tirés de ces indicateurs renseigneront notre processus annuel de planification stratégique, et ils nous aideront à identifier les priorités sur lesquelles nous concentrer durant l'année à venir.

Nous avons lancé une initiative en 2013 pour définir ce à quoi ressemble une Porte durable. Nous avons débuté avec l'examen des commentaires reçus au terme de la consultation menée lors de la mise à jour de notre plan d'utilisation des sols et d'autres consultations liées à des projets. Nous avons invité nos employés, gestionnaires et dirigeants à identifier les composants d'une Porte durable. Un comité consultatif externe composé de clients, d'intervenants de la chaîne d'approvisionnement, d'associations de l'industrie, de représentants du gouvernement, des Premières Nations et des communautés, d'organisations non gouvernementales et d'établissements académiques nous a aidés à incorporer ces composants au sein d'une ébauche de définition de la Porte d'accès durable.

Nous lançons en 2014 la seconde phase de cette initiative en collaborant avec nos employés et notre équipe de gestion, les clients, les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, les gouvernements, les communautés et les Premières Nations afin de partager notre ébauche de définition de la Porte durable. Nous voulons mieux sensibiliser ces acteurs à notre définition de Porte durable et mieux comprendre les opinions et intérêts des autres intervenants. Nous allons élaborer un plan pour intégrer la définition de Porte durable à notre planification et à nos activités. Nous utiliserons également la définition pour nous aider à structurer notre performance en matière de développement durable à l'avenir et à établir des rapports à ce sujet. Pour de plus amples renseignements, consulter le site porttalk.ca.

SCÉNARIOS D'AVENIR PORT 2050

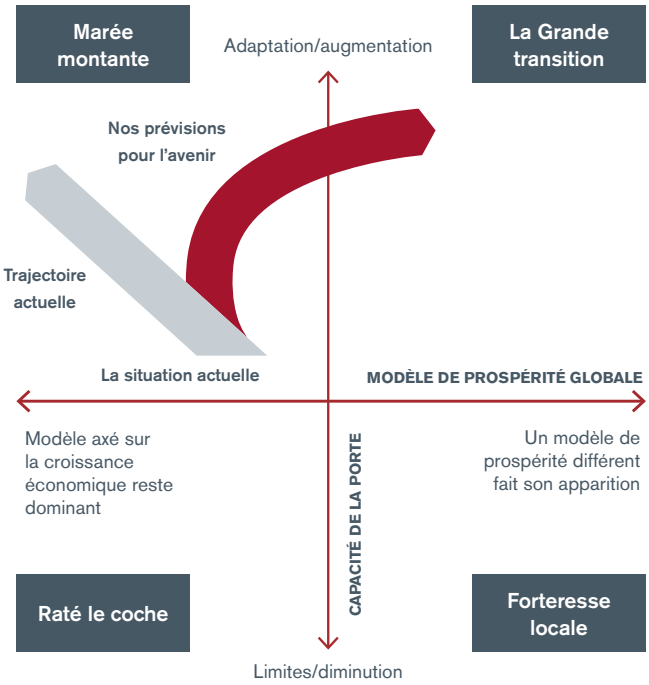
Marée montante : Il s'agit d'un scénario de croissance continue, mais dans un contexte de volatilité accrue découlant de conflits au sujet des ressources et d'instabilités climatiques.

La Grande transition : Il s'agit d'un scénario dans lequel nous assistons à un changement de paradigme – une transition rapide vers un modèle post-industriel/post-énergie fossile.

Raté le coche : Il s'agit d'un scénario dans lequel la croissance du marché émergent est solide, mais où la Porte rate des occasions clés et n'est pas à la hauteur des attentes en raison de problèmes sur des enjeux concernant la chaîne d'approvisionnement, une coordination médiocre, un manque d'appui de la communauté et un soutien industriel décroissant.

Forteresse locale : Il s'agit d'un scénario où la croissance de la Porte est limitée, car la vallée du Bas-Fraser se concentre sur l'économie régionale et la résilience locale.

Apprenez-en davantage sur Port 2050 à l'adresse suivante : portmetrovancouver.com/port2050



PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Les activités du port nécessitent une planification minutieuse. Nous cherchons l'équilibre entre notre mandat conformément à la *Loi maritime du Canada* et les intérêts multiples et parfois concurrents, qu'il s'agisse d'objectifs commerciaux nationaux et de plans de développement régional ou de besoins quotidiens des utilisateurs commerciaux du port et des communautés locales.

Nous amorçons chaque année notre processus de planification des activités par l'examen et la validation de notre mission, de notre vision et de nos valeurs d'entreprise. Nous réalisons par la suite un examen interne et externe de la compétitivité et des risques pour alimenter le processus de développement des enjeux commerciaux cruciaux. Nous déterminons ensuite des priorités stratégiques et des objectifs à moyen terme afin de répondre à chaque enjeu commercial critique. Nous développons pour chaque priorité stratégique des initiatives stratégiques de soutien qui décrivent les mesures à court terme et les besoins en ressources. Nous incorporons des éléments clés de ces initiatives stratégiques au sein d'un tableau de bord équilibré de l'entreprise dont nous effectuons un suivi mensuel, et qui sert à alimenter les plans incitatifs annuels des employés.

NOS PRIORITÉS STRATÉGIQUES	COMMENT AVONS-NOUS AGI VIS-À-VIS DE NOS PRIORITÉS EN 2013?
Planifier et faciliter l'expansion de la capacité en termes de vrac et s'occuper de la capacité de croisières.	Nous avons continué à planifier les futures augmentations de capacité d'une gamme diverse de marchandises en vrac et avons identifié une stratégie pour répondre aux besoins futurs en termes de capacité de croisières. Se reporter à la page 35.
Augmenter la capacité du terminal à conteneurs.	Nous avons poursuivi le programme d'amélioration de la capacité de conteneurs afin d'accroître l'efficience et l'utilisation des sols tout en planifiant la croissance à long terme. Se reporter aux pages 24 et 25.
Accélérer l'efficience opérationnelle et énergique afin d'offrir des capacités croissantes et adaptives, ainsi qu'une amélioration de la valeur pour le client.	Nous avons investi dans des améliorations des infrastructures et avons incité l'industrie à améliorer la fiabilité et à faire progresser l'efficience énergique à l'échelle du port. Se reporter aux pages 30 à 33 et 44.
Obtenir le soutien gouvernemental et politique pour la croissance de la capacité du port, avec une attention accrue portée aux gouvernements locaux.	Nous avons mis en œuvre des mesures pour renforcer les relations gouvernementales à tous les niveaux et avons sensibilisé les acteurs au sujet des opérations portuaires et des besoins futurs. Nous avons élaboré une nouvelle stratégie municipale de dialogue afin d'améliorer notre communication et de renforcer notre relation avec les communautés locales. Se reporter à la page 49.
Bâtir et maintenir un large soutien pour la croissance de la Porte par l'intermédiaire des programmes de responsabilité sociale de l'entreprise et l'amélioration de la communication et du leadership.	Nous avons lancé une initiative visant à définir ce qu'une Porte durable signifie, et nous sommes en train de faire progresser un ensemble d'initiatives visant à réduire les émissions dans l'atmosphère, à améliorer les processus de gestion et à sensibiliser la communauté au sujet du port. Se reporter aux pages 42 à 52.
Étendre et optimiser l'inventaire des terres afin de soutenir de manière durable la croissance et l'évolution de la chaîne d'approvisionnement de la Porte.	Nous avons poursuivi la mise à jour de notre plan d'utilisation des sols, plaidé en faveur de la protection des terrains industriels, et optimisé l'utilisation des sols au moyen de stratégies de location et d'acquisition. Se reporter à la page 24.
Offrir un excellent service aux clients et une forte valeur ajoutée aux intervenants en créant une excellence organisationnelle en harmonisant la main-d'œuvre, les processus et la technologie	Nous avons poursuivi l'amélioration de notre approche du service à la clientèle en nous concentrant sur les besoins des clients, en favorisant le perfectionnement de notre personnel et en améliorant nos informations à l'aide de systèmes de gestion des données. Se reporter aux pages 18, 19 et 31.
Comprendre, anticiper et préparer la Porte d'accès de Vancouver à la transition sociale, économique et environnementale	Nous surveillons des indicateurs et tendances clés afin de suivre les progrès vers la Grande transition et préparer la Porte à cette dernière. Se reporter à la page 15.

Notre rapport financier contient davantage de renseignements sur notre processus de planification stratégique, nos enjeux commerciaux critiques et nos priorités stratégiques. Il est disponible à l'adresse suivante : portmetrovancouver.com/accountability

GESTION DES RISQUES

Notre approche en matière de gestion du risque d'entreprise permet de favoriser nos chances d'atteindre nos objectifs. Par l'intermédiaire du Comité de gestion du risque d'entreprise, qui relève du Comité de vérification du Conseil d'administration, nous évaluons les risques de l'entreprise et les mesures connexes de contrôle des risques tout au long de l'année, et nous les inscrivons dans un registre du risque d'entreprise. Les risques sont évalués en fonction de leur probabilité d'occurrence et de leurs conséquences, dans le but de déterminer un facteur de risques, et des plans d'atténuation sont élaborés afin de gérer ces risques.

Au 31 décembre 2013, nous avions identifié environ 100 risques, parmi lesquels le comité et l'équipe de gestion ont choisi les 10 risques les plus importants. Ces 10 risques sont les suivants, dans le désordre :

- Déséquilibres de la capacité de la chaîne d'approvisionnement
- Estimations inexactes des coûts des projets
- Perte de l'accord de la communauté
- Incidence environnementale sur les communautés voisines
- Pénurie de terres à vendre
- Déversement environnemental dans le port ou les cours d'eau
- Responsabilité publique – blessures ou décès des membres du public
- Planification inefficace des activités
- Incidence néfaste des médias sociaux sur Port Metro Vancouver
- Retards des projets dus aux tierces parties

RÉSULTATS FINANCIERS

Nous nous sommes engagés à faire preuve d'autonomie financière de manière à permettre le développement durable à long terme de la Porte d'accès. Contrairement à d'autres ports du monde, nous ne recevons pas d'argent des contribuables. Nous percevons des revenus par l'intermédiaire des loyers et des frais, et nous réinvestissons nos bénéfices dans le but de maintenir et d'améliorer les infrastructures et les services offerts aux usagers du port, de créer de la valeur ajoutée pour les communautés et d'améliorer l'environnement.

Port Metro Vancouver demeure toujours une entité financièrement saine avec un profil de crédit et une situation de trésorerie solides. En 2013, nous avons démontré notre solidité financière avec une augmentation de la valeur économique générée. Notre force et notre stabilité s'appuient sur la diversité des marchandises que nous échangeons ainsi que sur notre emplacement géographique, à l'intersection du marché canadien et des marchés de la région Asie-Pacifique. Nous avons également vu une augmentation des volumes de marchandises transitant par le port, jusqu'à atteindre le chiffre record de 135 millions de tonnes de marchandises. L'augmentation globale de 9 % des volumes transitant par le port a contribué à une augmentation de 11 % des revenus consolidés, et une augmentation de 24 % des résultats avant intérêts, impôts et amortissements par rapport à 2012.

En 2013, nous avons maintenu la cote AA de Standard and Poor's, ce qui confirme notre position financière stable et cohérente.

Veuillez consulter notre rapport financier 2013 à l'adresse portmetrovancouver.com/accountability pour obtenir un examen détaillé de notre situation financière.

VALEUR ÉCONOMIQUE DIRECTE GÉNÉRÉE ET DISTRIBUÉE[1]

(en milliers de dollars)	2013	2012	2011
Produits d'exploitation	210 901	188 598	182 449
VALEUR ÉCONOMIQUE DIRECTE GÉNÉRÉE	**210 901** ✔	**188 598**	**182 449**
Coûts de fonctionnement	65 889	63 067	62 727
Salaires et avantages des employés[2]	34 110	30 631	29 554
Paiements au gouvernement – Frais[3]	6 208	5 772	5 665
Paiements aux fournisseurs de capitaux	5 232	5 155	5 163
Paiements au gouvernement – Paiements au lieu des taxes[4]	4 442	5 994	6 449
Investissements communautaires[5]	728	3 691	1 466
Autres dépenses (revenu)	(101)	(20 839)	(560)
VALEUR ÉCONOMIQUE DISTRIBUÉE	**116 508** ✔	**93 471**	**110 464**
VALEUR ÉCONOMIQUE RETENUE (REVENU NET)	**94 393** ✔	**95 127**	**71 985**

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

NOTES DE BAS DE PAGE

1 Nos états financiers vérifiés et le résumé de la valeur économique directe générée et distribuée ont été préparés conformément aux normes internationales d'information financière. Dans ce tableau, le revenu de placements, le gain sur disposition de structures et d'équipement et le gain (perte) lié à l'investissement dans des coentreprises sont inclus dans les autres dépenses (revenu).

2 Les salaires et avantages des employés ont été révisés pour 2011 et 2012 en raison de l'adoption des modifications apportées à la norme comptable internationale n° 19 relative aux avantages sociaux des employés, et en particulier en ce qui a trait à la nécessité d'utiliser le même taux d'actualisation lors du calcul des intérêts liés au passif et du rendement attendu sur les actifs du régime.

3 En vertu de la *Loi maritime du Canada*, Port Metro Vancouver est tenu de payer des frais annuels au ministre des Transports afin de maintenir en règle ses lettres patentes.

4 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. Les PERI ont été inférieurs en 2013 en raison de la révision de la méthode d'évaluation des plans d'eau vacants et de la location des biens fonciers précédemment vacants.

5 Les investissements communautaires étaient plus élevés en 2012 en raison des contributions apportées par l'intermédiaire du Programme de contribution au dragage des chenaux locaux.

NOTRE PERSONNEL

Nos employés dévoués et talentueux sont au cœur du succès que nous remportons et constituent notre force. Nos valeurs respectent nos engagements en matière d'apprentissage continu, de diversité et d'équilibre. Nous visons à offrir à nos employés un milieu de travail motivant et agréable, des salaires concurrentiels et un ensemble complet d'avantages sociaux.

Port Metro Vancouver est un lieu de travail syndiqué; 173 de nos employés sont représentés par l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union, section 517. Nous avons une longue tradition de relations de travail faites de collaboration et nous travaillons conjointement avec le syndicat pour mettre en application la convention collective et pour discuter d'enjeux d'intérêt pour les membres du syndicat. En 2012, nous avons négocié une nouvelle entente collective qui expire en décembre 2016. Cette entente comporte un programme de primes incitatives individuelles pour les employés syndiqués qui est entré en vigueur en 2013.

Au terme de l'année 2013, notre entreprise comptait 291 employés 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.

En 2013, nous avons réalisé une étude sur nos valeurs, de manière à évaluer dans quelle mesure nos employés estimaient que les valeurs énoncées correspondaient à la manière dont les choses se font au sein de l'entreprise. Les résultats de l'étude ont indiqué que quatre de nos six valeurs se reflètent dans la culture d'entreprise actuelle, mettant ainsi en lumière les occasions d'amélioration, et réaffirmant également la volonté que ces valeurs soient pleinement mises en œuvre dans le milieu de travail. Basé sur les résultats de l'étude, les points clés seront en 2014 la collaboration et le travail d'équipe.

Environ 46 % de nos employés travaillent pour Port Metro Vancouver depuis moins de trois ans. Avec un si grand nombre de nouveaux visages, il est important pour nous de partager de l'information à propos de nos activités et de créer des occasions de bâtir des relations à l'interne. En 2014, nous comptons mettre sur pied un plan de communication interne et une série d'activités visant à promouvoir le transfert des connaissances et le travail d'équipe, de manière à améliorer en fin de compte notre capacité à mieux servir nos clients.

NATALIE ANDERSON

CAPITAINE ADJOINTE DU PORT DE PORT METRO VANCOUVER

Nos employés se consacrent entièrement à la réussite du port et au bien-être des Canadiens. Nous nous sommes entretenus avec Natalie afin d'en apprendre davantage à propos de son expérience de travail au sein du port.

Pouvez-vous nous parler de votre expérience au sein du port et de votre parcours?

J'ai commencé à travailler au sein du port à titre de spécialiste des opérations portuaires. Au bout de trois années, je suis passée au rôle de spécialiste des opérations maritimes, puis j'ai été nommée au poste de capitaine adjointe du port en décembre 2013. Mes réalisations les plus importantes comprennent une collaboration avec le Comité olympique de Vancouver afin d'organiser les besoins relatifs à la sécurité au Centre de presse principal de Canada Place, ainsi que le rôle d'agent de liaison du port avec le Centre des opérations maritimes des Jeux olympiques. Sur un autre plan, j'ai également mené des négociations avec la ville de Port Moody dans le but de mettre en place un programme pilote visant à introduire une zone d'ancrage dédiée. À cet effet, j'ai collaboré avec des intervenants externes afin d'établir un cadre d'octroi de licence et de coordonner le bon déroulement du programme.

Pouvez-vous nous faire partager votre expérience en terme de sécurité maritime et nous expliquer dans quelle mesure cela vous aide dans le cadre de votre travail au sein du port?

Je me suis enrôlée il y a 25 ans dans la Marine royale canadienne en tant que réserviste. Au cours de 17 années d'expérience à temps plein, j'ai occupé les postes suivants : Instructeur principal – Officiers, officier de liaison – Forces maritimes du Pacifique et maître de manœuvre à bord des navires de défense côtière de classe Kingston. Mon expérience dans la Marine m'a permis d'acquérir l'ensemble de compétences et de connaissances dont j'ai besoin pour contribuer à assurer la sécurité du port.

Quels sont les éléments de votre travail qui vous importent?

Mes collègues. Une équipe unie et solide est indispensable pour obtenir la cohésion requise afin de pouvoir mener à bien le flux des opérations quotidiennes.

Qu'est-ce qui vous motive à propos des échanges commerciaux canadiens à l'avenir, et quelles en seront les répercussions pour le futur bien-être des Canadiens?

Les échanges commerciaux canadiens m'intéressent énormément, puisque nous avons la chance d'être un pays très riche en ressources naturelles. Je pense que les avantages que ces ressources naturelles offrent aux Canadiens sont souvent sous-évalués. Le fait de travailler pour une entreprise qui fait la promotion des échanges commerciaux m'a permis de comprendre de quelle manière les marchandises circulaient au travers de la Porte. À titre de membre du service d'exploitation et de sécurité du port, je suis fière de participer à ce processus.

Nous encourageons nos employés à suivre des cours de formation et de perfectionnement continus, et d'indiquer ces objectifs dans leurs plans de perfectionnement annuels. 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 destinée aux employés. Nous harmonisons la formation avec le processus de planification du perfectionnement, de manière à préparer nos responsables à exercer de futurs rôles. En 2013, nous avons investi plus de 600 000 $ en matière de formation et de perfectionnement professionnel des employés, et nous avons organisé une formation à l'échelle de l'entreprise sur la gestion du changement, qui a été suivie par 96 % de nos employés. Nous exigeons de nos nouveaux employés qu'ils prennent connaissance de notre code de conduite et de nos politiques en matière de harcèlement et de discrimination, et qu'ils suivent une formation en ligne de sensibilisation au harcèlement, ainsi qu'une formation relative à la responsabilité sociale de l'entreprise.

EN 2013, NOUS AVONS ÉTÉ NOMMÉS SUR LA LISTE GREEN 30 D'AON HEWITT POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE

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. Nous avons également reçu une mention honorable pour notre travail en matière de développement durable, d'éthique et de gouvernance environnementale au cours de la toute première cérémonie annuelle de remise des prix d'excellence en matière de gouvernance de la Canadian Society of Corporate Secretaries.

NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Nous nous sommes engagés à réduire l'empreinte environnementale de notre entreprise en améliorant sans cesse nos pratiques environnementales. Nous mesurons notre rendement en matière de consommation électrique, de gestion des déchets et de transport des employés à l'aide de notre tableau de bord équilibré, qui sert de base pour l'attribution de la prime de rendement annuelle destinée aux employés.

CONSOMMATION ÉLECTRIQUE

En 2013, la consommation électrique de nos bureaux a augmenté de 30 % en raison de la première année d'exploitation complète de la nouvelle extension d'une superficie de 16 000 pi^2 de nos bureaux situés à Canada Place, ainsi qu'en raison de certains défis connexes liés à l'optimisation du système de chauffage, de ventilation et de climatisation, défis qui ont été réglés depuis lors.

Nous sommes en train de réaliser un exercice d'aménagement de notre espace de travail afin d'optimiser la disposition de nos bureaux, et nous prévoyons prendre des mesures d'économie d'énergie supplémentaires dans le cadre de cette évaluation.

GESTION DES DÉCHETS

Notre programme complet de gestion des déchets comprend des mesures de compostage et de recyclage des papiers, du verre, des métaux, des plastiques, des cartons, des pellicules plastiques et des pellicules métallisées. Depuis 2010, nous avons réduit de 48 % notre quantité de déchets destinés à la décharge par employé. En 2013, nous avons mesuré notre taux de réacheminement des déchets, qui a atteint près de 80 %.

TRANSPORT DES EMPLOYÉS

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 et des douches. En 2013, 60 % de nos employés ont participé à l'initiative BEST Commuter Challenge, soit une augmentation de 11 % par rapport à l'année précédente.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Nous mesurons tous les ans nos émissions de gaz à effet de serre conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1. En 2013, nos activités étaient neutres en carbone pour la quatrième année consécutive grâce à l'achat de crédits d'émission de carbone.

Pour en savoir plus sur notre empreinte environnementale, veuillez consulter notre aperçu du rendement de l'entreprise à la page 56.

NOTRE CONTRIBUTION À LA PORTE

Un volume record de 135 millions de tonnes de marchandises a transité par le port en 2013. Nous améliorons l'efficacité et la capacité de la Porte d'accès de Vancouver afin de prendre en charge la demande accrue que connaissent les échanges commerciaux canadiens. Et nous collaborons avec nos partenaires afin de nous assurer que l'entreprise demeure fiable et compétitive.

IMPORTATIONS

BIENS MÉNAGERS

5 % ↑

Les importations de biens ménagers ont augmenté en 2013, ce qui semble indiquer une augmentation des dépenses de consommation. Les biens ménagers comprennent par exemple les meubles, la literie, les appareils électroménagers et les vêtements.

TEXTILES

16 % ↑

Les importations de textiles, y compris la laine, le coton et le lin, ont augmenté en 2013, ce qui est le signe d'une forte demande des fabricants canadiens de vêtements et de produits connexes.

PRODUITS ÉLECTRONIQUES

16 % ↑

Les importations de produits électroniques ont augmenté en 2013, y compris les équipements électriques, les téléviseurs, les téléphones cellulaires, les appareils photo, les chaînes stéréo et les ordinateurs.

Les chiffres représentent la croissance en termes de tonnage.

EXPORTATIONS

CHARBON

17 % ↑

Les exportations de charbon ont continué de croître, tandis que le charbon métallurgique utilisé pour l'élaboration de l'acier représente 68 % des volumes totaux. La demande mondiale pour l'acier utilisé pour la fabrication et le développement des infrastructures, ainsi que la dépendance des marchés asiatiques en matière de charbon thermique pour la production d'électricité, constituent toujours des facteurs importants qui stimulent la croissance dans ce secteur.

BLÉ

26 % ↑

Les exportations de blé ont augmenté de manière significative en raison des bonnes récoltes, de l'augmentation de la demande mondiale et des problèmes de production auxquels ont dû faire face les pays producteurs concurrents.

PRODUITS FORESTIERS

2 % ↑

L'année 2013 a été une année record pour les produits forestiers, en partie en raison de la demande accrue des marchés asiatiques en matière de construction à ossature en bois.

CROISSANCE DU PORT ET UTILISATION DES SOLS

Nous facilitons la croissance du port afin d'assurer la prospérité économique du Canada par l'intermédiaire des échanges commerciaux. En 2013, nous avons observé des niveaux record de marchandises transitant par le port et nous avons collaboré à des projets majeurs qui augmenteront la capacité de la Porte d'accès de Vancouver pour les générations à venir.

POURQUOI C'EST IMPORTANT

Nous existons afin d'aider le Canada à importer et exporter des biens à l'échelle internationale. Les échanges commerciaux du Canada croissent, et nous devons nous aussi croître afin de continuer à soutenir notre économie et rester compétitifs. Mais nous ne pouvons pas croître de n'importe quelle façon, nous devons le faire de manière responsable, en utilisant au mieux les terres industrielles limitées et en respectant les communautés locales et l'environnement. Cela signifie que nous devons être innovants, efficients et travailler en collaboration, et également trouver des manières créatives de surmonter les défis et d'améliorer les infrastructures pour les générations futures.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Augmenter la capacité par l'intermédiaire de l'efficience et l'optimisation des ressources existantes.
- Accroître la transparence relativement aux prévisions des marchandises sur lesquelles s'appuie le besoin de croissance.
- S'interroger sur les marchandises échangées au travers de la Porte, plus particulièrement, le charbon et ses répercussions en matière de changements climatiques.
- Prendre part au dialogue sur les préoccupations en termes de changements climatiques, de santé humaine, de déplacement sécuritaire des navires et de risque de déversement de vrac liquide, en particulier les hydrocarbures.
- Ne pas prendre de l'expansion au détriment des terres agricoles.
- Minimiser l'incidence de la croissance du port sur l'habitat et la biodiversité, la qualité de l'air et la santé humaine.
- Atténuer le bruit lié aux activités portuaires (terminaux, navires et trains), la circulation des camions et la pollution lumineuse.

POINTS CLÉS DE 2013

- Nous avons présenté une description du projet pour le second terminal à Roberts Bank, un nouveau terminal maritime de conteneurs à trois postes d'amarrage.
- Nous avons commencé la construction et accompli des progrès significatifs relativement aux projets de passage supérieur de la 232e rue, de la route Low Level et du corridor de la rive sud.
- Nous avons ouvert la route surélevée du corridor de la rive sud.
- Nous avons achevé une ébauche complète de notre plan révisé de l'utilisation des sols afin d'aiguiller la croissance du port, comprenant les buts, les objectifs et l'orientation des politiques, les désignations d'utilisation des sols et les mesures de mise en œuvre proposées.
- Nous avons retenu les services de consultants externes afin d'évaluer notre processus d'examen des projets par rapport aux pratiques exemplaires et de formuler des recommandations d'améliorations.

OBJECTIFS POUR 2014

- Achever d'ici fin 2014 la construction dans les projets de la route Low Level, du corridor de la rive sud et du passage supérieur de la 232e rue.
- Rédiger l'ébauche de l'énoncé d'incidence environnementale du projet Terminal 2 à Roberts Bank afin de le présenter début 2015.
- Poursuivre la mise en œuvre du programme d'amélioration de l'habitat, qui comprend des projets de restauration des zones de marée et de marais salants.
- Achever la consultation se rapportant au plan d'utilisation des sols et adopter le plan final.
- Amorcer les améliorations recommandées relativement au processus d'examen des projets.

MANQUE DE TERRES À USAGE INDUSTRIEL

La demande relative aux échanges commerciaux par l'entremise de la Porte d'accès de Vancouver augmente, ce qui signifie que Port Metro Vancouver et d'autres industries vont avoir besoin de davantage de terres à usage industriel.

Les terres à usage industriel rendent possibles les échanges commerciaux, créent des emplois et fournissent chaque année des recettes fiscales aux municipalités. Mais le nombre de terres à usage industriel s'amenuise depuis 30 ans dans la région métropolitaine de Vancouver. Des terres à usage industriel ont été perdues au profit des priorités concurrentes de développement résidentiel et commercial. C'est la raison pour laquelle Port Metro Vancouver cherche à protéger les terres à usage industriel au moyen d'une réserve de terrains industriels.

Cette réserve de terrains industriels comporterait des règles claires pour protéger le bassin de terres à usage industriel, ainsi que les emplois et la croissance économique qui découlent de l'activité industrielle. Des règles claires constituent la base de la stabilité économique. Elles ont par le passé aidé la province à surmonter les contraintes liées aux terrains, comme la perte de terres agricoles.

Port Metro Vancouver possède environ 3 600 acres de terres, dont la plupart sont occupées. Il ne nous reste que 200 acres de terres disponibles pour de futurs développements industriels. De récentes études suggèrent que la Porte d'accès de Vancouver aura besoin d'environ 2 300 acres supplémentaires d'ici 2025 pour satisfaire à la demande croissante d'échange de marchandises. Nous avons déjà accru notre efficience opérationnelle et amélioré notre infrastructure existante de manière à prendre en charge plus de marchandises en utilisant les terrains déjà en notre possession. Découvrez par exemple notre projet d'amélioration du terminal, des routes et du réseau ferroviaire de Deltaport à la page 24. Mais nous allons avoir besoin de davantage de terrains pour satisfaire à la demande des échanges commerciaux canadiens à l'avenir.

Sans solution à long terme aux demandes concurrentes d'utilisation des sols dans la région métropolitaine de Vancouver, les pressions liées au développement vont perdurer, ce qui augmentera la pression sur l'activité économique importante, les emplois et les recettes fiscales. Une réserve de terrains industriels protègerait les terres à usage industriel existantes, et contribuerait à équilibrer les décisions relatives à l'utilisation des sols et à imaginer de nouveaux moyens de créer de nouveaux terrains pour les industries croissantes. En 2014, nous continuerons de promouvoir le concept de réserve de terrains industriels afin de contribuer à la sensibilisation à la portée et à l'importance des terrains industriels. Nous voulons inviter la région à un dialogue constructif et fructueux afin de trouver des solutions aux défis que nous partageons.

PLANIFICATION DE L'UTILISATION DES SOLS

La *Loi maritime du Canada* exige que chaque administration portuaire canadienne possède un plan d'utilisation des sols qui décrit la manière dont elle développera les propriétés qu'elle gère. Notre plan actuel d'utilisation des sols combine trois plans distincts provenant de chacune des trois anciennes administrations portuaires qui ont fusionné en 2008 pour former Port Metro Vancouver.

Nous avons commencé en janvier 2012 le processus d'élaboration d'un plan unique et complet d'utilisation des sols qui guidera la manière selon laquelle nous développerons nos terres et eaux portuaires au cours des 15 à 20 prochaines années. Nous avons consulté le public et nos intervenants à cet égard depuis 2012, et nous avons organisé 12 ateliers, six journées portes ouvertes, trois ateliers auprès des Premières Nations, et de nombreuses réunions individuelles avec des organisations et des Premières Nations. Nous avons recueilli des réactions du public qui nous ont aidés à faire évoluer nos buts, nos objectifs et l'orientation de nos politiques, ainsi que les désignations d'utilisation des sols et les mesures de mise en œuvre.

Notre processus de développement et de consultation va au-delà des exigences de la *Loi maritime du Canada* et vise à :

- refléter les pratiques exemplaires du port en matière de planification,
- être en harmonie avec notre mission, notre vision et la *Loi maritime du Canada*.
- intégrer les valeurs sociales, environnementales et économiques essentielles à une planification réussie.

Nous avons terminé la version préliminaire du plan d'utilisation des sols fin 2013. Il renferme les désignations des terres et des eaux portuaires qui reflètent l'utilisation actuelle et prévue de chaque site que nous gérons. Nous proposons un certain nombre de changements dans la désignation de l'utilisation des sols, dont beaucoup visent à préserver des aires de conservation. Nous avons également identifié six zones d'étude particulières nécessitant des consultations supplémentaires afin d'en déterminer l'utilisation future :

- Central Waterfront à Vancouver,
- le site Maplewood à North Vancouver,
- Roberts Bank,
- trois sites agricoles à Richmond.

La dernière phase de consultation s'est achevée en avril 2014. Le plan final doit être adopté d'ici fin 2014. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la page suivante : portmetrovancouver.com/landuseplan.

Nous avons commencé en janvier 2012 le processus d'élaboration d'un plan unique et complet d'utilisation des sols qui guidera la manière selon laquelle nous développerons nos terres et eaux durant les 15 à 20 prochaines années.

2,4 millions

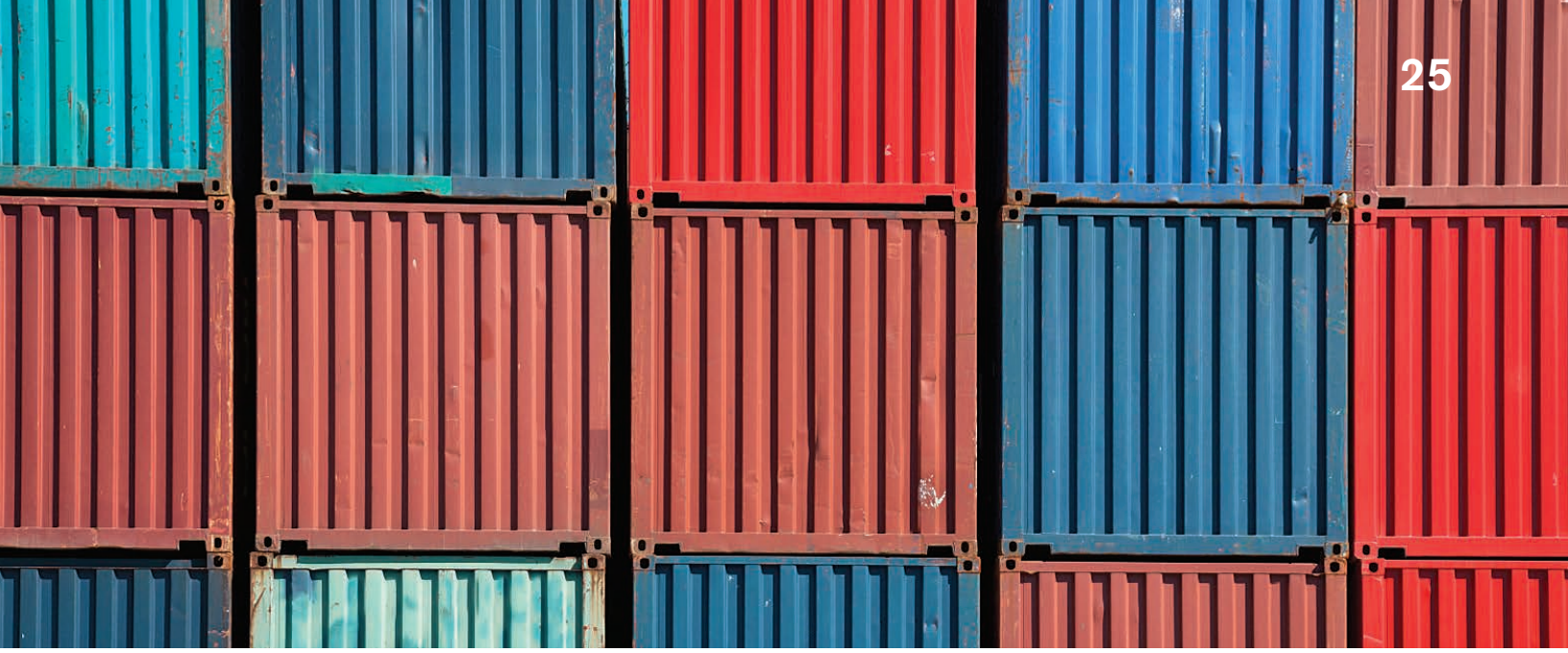
La proposition de projet du Terminal 2 à Roberts Bank fournira une capacité supplémentaire de 2,4 millions EVP (conteneur équivalent vingt pieds).

PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE CONTENEURS

Il est prévu que la circulation de conteneurs à travers la Porte d'accès de Vancouver plus que doublera au cours des 10 à 15 prochaines années. Nous devons nous préparer à répondre à cette demande future. C'est la raison pour laquelle nous avons créé le programme d'amélioration de la capacité de conteneurs (CCIP). Ce programme vise à fournir la capacité nécessaire au moyen de l'expansion et d'améliorations de l'efficience des terminaux à conteneurs existants, ainsi qu'à développer de nouveaux sites au besoin.

PROJET D'AMÉLIORATION DU TERMINAL, DES ROUTES ET DU RÉSEAU FERROVIAIRE DE DELTAPORT

Dans le cadre du programme CCIP, nous travaillons avec la province de la Colombie-Britannique et TSI Terminal Systems Inc. (l'exploitant de Deltaport) pour réaliser le projet d'amélioration du terminal, des routes et du réseau ferroviaire de Deltaport (DTRRIP). Le projet DTRRIP fournira une augmentation efficace et économique de la capacité de conteneurs au moyen d'améliorations de l'infrastructure portuaire existante à Roberts Bank. Il est prévu que le projet soit achevé en 2016. La capacité sera augmentée de 600 000 EVP (équivalents vingt pieds), conférant ainsi à Deltaport une capacité totale de 2,4 millions EVP. Un EVP est une unité de mesure reposant sur le volume d'un conteneur de 20 pieds de long, c'est-à-dire des boîtes métalliques de taille normalisée qui transportent divers biens au moyen de différents modes de transport tels que les navires, les trains et les camions.



PROJET DU TERMINAL 2 À ROBERTS BANK

Nous favorisons le projet du terminal 2 à Roberts Bank afin de répondre à la demande croissante en matière d'échanges commerciaux canadiens. Un second terminal à Roberts Bank nous permettrait de traiter 2,4 millions EVP supplémentaires annuellement et de répondre à la demande prévue de marchandises en conteneurs pour la décennie à venir.

Le projet est dans la phase de planification. Nous avons présenté en 2013 une description de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) et à l'Environmental Assessment Office de la Colombie-Britannique. La consultation préalable à la conception s'est déroulée auprès des communautés, des intervenants et du public entre le 7 octobre et le 12 novembre 2013. Nous avons organisé cinq journées portes ouvertes et de nombreuses réunions d'intervenants. Nous avons publié 30 publicités dans les journaux, et notre équipe de sensibilisation a rencontré les gouvernements locaux et les organisations. On nous a fait part de préoccupations relatives à la circulation routière et ferroviaire accrue, à la portée et à la nature de l'évaluation environnementale et à propos des répercussions environnementales sur le biofilm, les oiseaux de rivage, les poissons et la population résidente du sud d'épaulards. Nous avons également eu des questions au sujet de la justification et de la raison d'être du projet relativement aux prévisions de croissance.

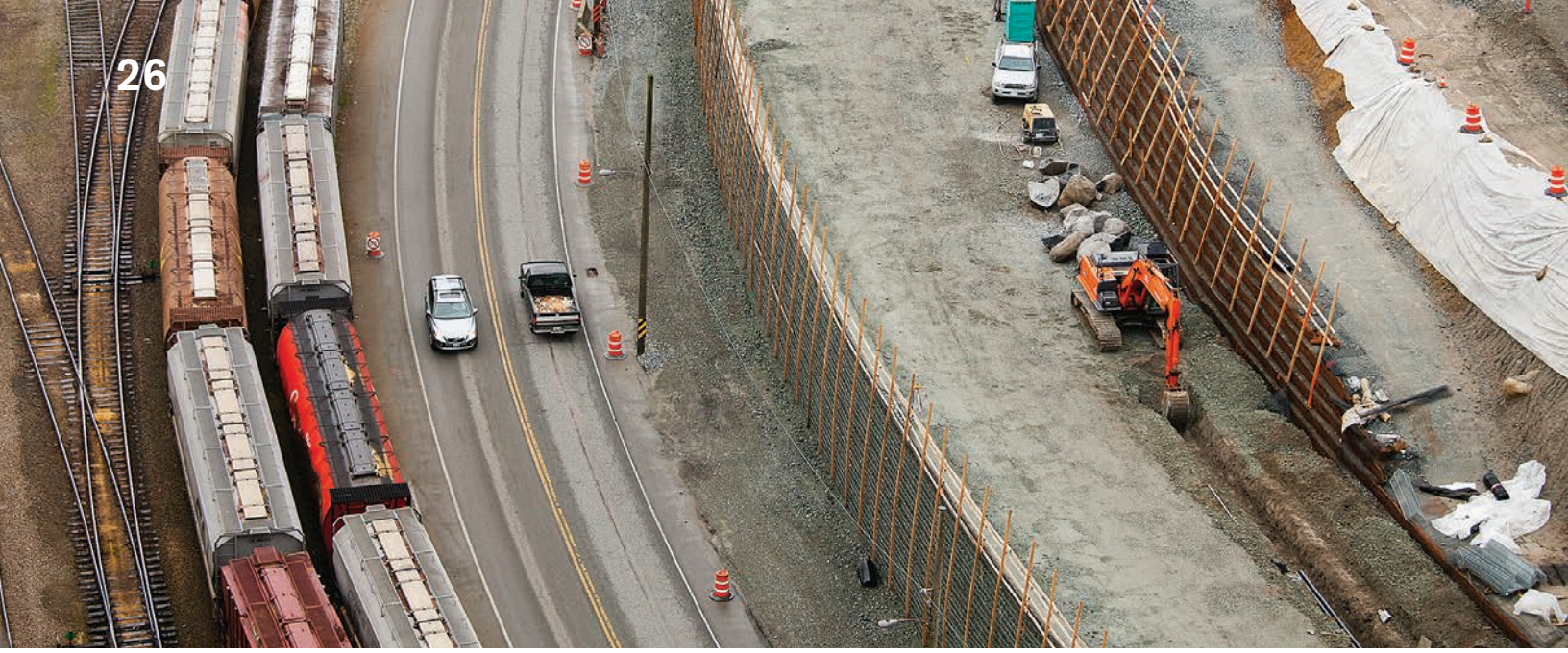
À l'automne 2013, l'ACEE a déterminé que le projet du Terminal 2 à Roberts Bank pouvait faire l'objet d'un examen, et a publié une ébauche de lignes directrices de l'énoncé d'incidence environnementale que le public a été invité à commenter. En janvier 2014, le ministre fédéral de l'environnement a déterminé que le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale menée par un comité d'examen indépendant. L'ACEE a ensuite publié les lignes directrices finalisées de l'énoncé d'incidence environnementale.

GROUPES DE CONSEILLERS TECHNIQUES

Dans le cadre des travaux liés à la description de projet du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, nous avons organisé quatre réunions du groupe de conseillers techniques avec des scientifiques, des organismes de réglementation et des organisations non gouvernementales. Leur attention s'est portée sur le biofilm, les oiseaux de rivage, la géomorphologie côtière, la capacité productive et la population résidente du sud d'épaulards. Les groupes ont pris en considération sur chacune de ces questions la productivité ou la capacité productive actuelle et les mécanismes en vertu desquels nous pouvons établir la capacité productive de l'environnement concerné par les répercussions du projet. Ces groupes nous ont aidés à définir nos méthodologies, à augmenter nos connaissances à propos des préoccupations clés et à effectuer des recherches scientifiques sur ces sujets importants. Consultez ces rapports à l'adresse suivante : robertsbankterminal2.com/information-centre/project-documents.

Nous sommes d'avis qu'à la fin de ce processus, nous possèderons quelques-unes des données scientifiques les plus poussées sur le biofilm en Amérique du Nord. Le biofilm est un film riche en nutriments qui croît sur les vasières de marée et constitue une source d'alimentation importante pour les oiseaux migrateurs.

Nous organiserons en 2014 des réunions des groupes de travail afin de discuter et de repérer les préoccupations des organismes de réglementation et des municipalités locales, dans le but de contribuer à répondre à ces préoccupations au moment où nous mettons en place l'énoncé d'incidence environnementale.



PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE DE ZONES COMMERCIALES

Notre programme d'infrastructure de zones commerciales relève de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du gouvernement du Canada, qui vise à améliorer la sécurité et l'efficience de la chaîne d'approvisionnement et à appuyer la croissance du port. Le programme comprend un ensemble de projets d'investissement et d'infrastructure qui accroîtront la capacité dans la Porte d'accès de Vancouver. Nous dirigeons, finançons ou apportons notre expertise à 17 projets majeurs d'amélioration des infrastructures dans trois zones désignées par Transport Canada comme étant des zones clés pour les échanges commerciaux de notre nation : la Zone commerciale de la rive nord, la Zone commerciale de la rive sud et le Corridor ferroviaire Roberts Bank. Nous dirigeons trois projets majeurs dans le cadre de ce programme : le passage supérieur de la 232e rue dans le canton de Langley, le Corridor de la rive sud dans la ville de Vancouver et la route Low Level dans la ville de North Vancouver.

PROGRAMME DU CORRIDOR FERROVIAIRE ROBERTS BANK

Le Corridor ferroviaire Roberts Bank long de 70 kilomètres et situé au sud de Vancouver relie la plus grande installation de conteneurs du Canada et un terminal de charbon important situé à Roberts Bank au réseau ferroviaire nord-américain. Au sein de ce corridor, 12 partenaires représentant l'industrie privée et tous les niveaux de gouvernement financent en collaboration des projets d'amélioration des réseaux routier et ferroviaire. Deux projets sont d'ores et déjà achevés, et huit projets à Delta, Surrey, dans la ville de Langley et dans le canton de Langley seront terminés en 2014, y compris six projets de passage supérieur, un projet de voie d'évitement et un projet de système d'information pour passage à niveau. Ces projets de séparation à niveau de la route et des voies ferrées amélioreront les activités ferroviaires, prendront en charge l'augmentation de la circulation routière et de la circulation ferroviaire et amélioreront la sécurité et l'efficience. Autrement dit, ces projets simplifieront le déplacement des trains, camions et autres véhicules sans se nuire les uns aux autres et sans entraîner de congestion routière.

PROJET DE PASSAGE SUPÉRIEUR DE LA 232E RUE

Le passage supérieur de la 232e rue dans le canton de Langley est un passage supérieur à deux voies qui remplace le passage à niveau situé au niveau de la rue entre la 75e avenue et l'avenue 76A. Ce nouveau passage supérieur relie les communautés situées au nord de l'autoroute 1, ce qui comprend les parties est de Walnut Grove et Fort Langley avec le reste de Langley. Le nouveau passage supérieur supprime le temps d'attente pour les conducteurs, les cyclistes et les piétons. Il rend également possible l'extension de la voie d'évitement Rawlison vers l'ouest à l'avenir. La construction a commencé à l'automne 2012 et s'est achevée en avril 2014. Les résidents de la communauté avoisinante ont été régulièrement mis au courant pendant la construction.

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 Asie-Pacifique. Port Metro Vancouver s'est associé 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. Des investissements s'élevant 283 millions de dollars vont permettre d'augmenter la capacité du corridor ferroviaire, de 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 2013 et qui vont continuer en 2014 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 le district de North Vancouver. Ces deux projets vont permettre de réduire le 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, au coût de 100 millions de dollars, offrira de l'espace pour deux voies ferrées supplémentaires sur la rive nord et comprend l'élévation et le réalignement de la route Low Level au nord de la route existante. Cela aidera la Zone commerciale de la rive nord à demeurer compétitive en améliorant la capacité et l'efficience tout en s'occupant des intérêts communautaires de longue date de

la ville de North Vancouver. Ce projet s'occupe des enjeux de stabilité de pente dans le secteur de Moodyville à North Vancouver. Il supprime trois passages à niveau et les sifflets de train connexes, améliore la sécurité routière et accélère le plan directeur de la ville pour le Spirit Trail. Le projet est achevé à 75 % et l'ouverture est prévue à la fin de l'automne 2014.

Le projet réaligne et élève la route Low Level entre Cotton Road, la 3e rue est, et les avenues Esplanade et St. Georges. Nous construisons trois carrefours à feux et un drainage approprié pour la pente afin d'améliorer la sécurité routière. Un passage supérieur au terminal Neptune-Cargill et des voies réservées pour tourner afin d'améliorer la sécurité de la circulation et réduire la congestion routière font également partie de ce projet. Ce projet a également réduit les sifflements de train nécessaires en fermant trois passages à niveau.

Nous construisons au titre de ce projet un segment de 2,6 kilomètres du Spirit Trail de la ville, ce qui représente un investissement de 6 millions de dollars pour le bien-être de la communauté. Ce segment du Spirit Trail comprendra une passerelle pour piétons au niveau de la 3e rue est, un pont en bois et un pont suspendu d'une longueur de 60 mètres au sein du parc Moodyville. Le projet de la route Low Level offrira également de nombreux aménagements d'utilisation collective, notamment trois objets d'art indépendants, le plus grand étant un mur d'art public long de 130 mètres et d'une hauteur de 3 mètres le long de la nouvelle route Low Level. Un avantage supplémentaire découlant de ce projet pour la ville de North Vancouver : elle a pu supprimer de son registre des risques les préoccupations à long terme liées à la stabilité de la pente dans le secteur.

Nous communiquons avec les résidents locaux tout au long du projet. Nous avons apporté une réponse à environ 170 demandes de renseignements et plaintes en 2013, la plupart se rapportant au travail de nuit, au déplacement de la ligne électrique et aux problèmes généraux de construction liés à la poussière et au bruit. Nous avons lorsque cela était possible essayé de résoudre ces problèmes en adaptant le projet, et nous demeurons à l'écoute. En 2013, nous avons organisé des réunions avec les résidents et les entreprises de la région, et nous avons participé à deux réunions avec le Comité de liaison communautaire de la route Low Level de la ville de North Vancouver et du secteur du port. Nous avons fourni des mises à jour régulières au sujet de la construction au moyen de lettres, de courriels, de mises à jour sur le site Web, de publicités dans les journaux et de messages sur Twitter. Nous continuerons ainsi durant toute la phase de construction.

CHRISTINE BANHAM

COMITÉ DE LIAISON DU SECTEUR RIVERAIN DE LA RIVE NORD

Nous recueillons l'opinion de la communauté par l'intermédiaire de comités de liaison en place. Nous nous sommes entretenus avec Christine Banham, l'ancienne directrice du Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord (NSWLC) 2013.

Qu'est-ce qui vous a poussé à rejoindre le NSWLC?

Je l'ai perçu comme un forum destiné à encourager le débat parmi les groupes communautaires de la rive nord au sujet des enjeux relatifs au port et au secteur riverain. La structure du NSWLC reflète la communauté. Le comité rassemble des décideurs et des ensembles de compétence afin d'accroître notre compréhension et développer des idées réalisables qui prennent en compte les préoccupations des résidents et intègrent mieux les industries portuaires et ferroviaires au sein de nos communautés. Le dialogue implique que la circulation de renseignements se fasse dans les deux sens. Grâce au dialogue, nous nous comprenons mieux et établissons des relations respectueuses.

Le port et le NSWLC ont des objectifs communs relativement à l'amélioration de l'intégration au sein des communautés. Pourquoi une collaboration continue est-elle importante entre les membres du comité?

En collaborant, nous élargissons nos connaissances et développons une meilleure compréhension et acceptation. Nos réalisations clés comprennent le comité directeur du réseau ferroviaire, à l'aide duquel nous avons examiné ce qui était techniquement et financièrement faisable pour réduire le bruit causé par les trains sur la rive nord, et une journée portes ouvertes organisée par le NSWLC aux chantiers maritimes Seaspan qui a permis aux résidents de voir ce qui se passe sur le chantier et aux travailleurs qui habitent sur la rive nord de présenter leur lieu de travail.

Nous comprenons que le bruit est un défi pour les communautés. Cette préoccupation a été prise en compte dans le développement des projets d'infrastructure comme la route Low Level. Pourriez-vous nous parler de ce sujet?

Il est important de faire la distinction entre le dérangement pendant la construction et le dérangement permanent causé par le bruit. Le bruit permanent causé par les activités ferroviaires et portuaires est une préoccupation pour les résidents des alentours, le bruit causé par les trains (sifflement et aiguillage) étant souvent plus soudain et susceptible d'être remarqué. La route Low Level comprend la fermeture de trois passages à niveau, ce qui a permis de diminuer significativement le bruit causé par le sifflement des trains aux passages à niveau St.Patricks et St.Andrews, désormais fermés (le passage à niveau Neptune/Cargill sera fermé prochainement). La reconfiguration des voies ferrées rendue possible grâce au projet de route Low Level réduira également le bruit causé par l'aiguillage. Le bruit ne demeure pas confiné aux limites municipales et peut voyager loin par rapport à sa source originale. C'est là que la structure intermunicipalités du NSWLC est utile. Grâce au travail du comité directeur du réseau ferroviaire, nous avons pu identifier quelques passages à niveau supplémentaires sur la rive nord où le sifflement pouvait être réduit par l'ajout de contrôle de sécurité ou de fermetures de passages à niveau. Trois passages à niveau à améliorer (Chesterfield, Forbes et Mosquito Creek) ont été repérés. La communauté locale bénéficie d'ores et déjà de la réduction des sifflements des trains.

ZONE COMMERCIALE DE LA RIVE SUD

La zone commerciale de la rive sud contribue à l'importation et à l'exportation d'une grande variété de marchandises, y compris des conteneurs et des marchandises en vrac. 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 125 millions de dollars dans les infrastructures afin d'améliorer l'accès, les flux de circulation, la sécurité et la capacité du corridor 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. Les projets clés qui se sont poursuivis en 2013 et qui vont continuer en 2014 comprennent le projet de passage supérieur de la rue Powell, au coût de 50 millions de dollars, dirigé par la ville de Vancouver avec une surveillance de la gestion du projet assurée par Port Metro Vancouver, ainsi que le projet de Corridor de la rive sud, dirigé par Port Metro Vancouver.

PROJET DE CORRIDOR DE LA RIVE SUD

Le Projet de corridor de la rive sud est un projet qui permet l'expansion à venir de la capacité ferroviaire afin d'améliorer la sécurité et l'efficience de la chaîne d'approvisionnement. Situé sur la rive sud de l'inlet Burrard, le projet comprend des améliorations le long des rues Stewart et Commissioner, bornées par l'avenue Heatley et la rue McGill.

La zone d'organisation du trafic des camions au 2901 rue Commissioner a été achevée fin 2012 et début 2013. Les travaux ont alors commencé sur la zone d'organisation du trafic des camions située face au quai du terminal. Des constructions majeures se sont poursuivies en 2013 sur le Projet de corridor de la rive sud, avec le déménagement vers le nord de la route rue Commissioner, ce qui rend possible l'augmentation future de la capacité ferroviaire.

Le second élément majeur du projet a été la nouvelle route surélevée à deux voies au-dessus de la rue Stewart qui sépare 10 passages à niveau. Les camions pouvaient auparavant rester à l'arrêt jusqu'à 20 minutes dans cette zone pendant les manœuvres ferroviaires. Les travaux de construction de la route surélevée ont commencé en janvier 2013, et la route est entrée en service en décembre 2013. Durant ce projet, nous avons répondu aux préoccupations formulées qui touchaient à la construction, et plus particulièrement au sujet des heures de travail, de l'éclairage, des caméras, du respect de la vie privée et du bruit.

Les avantages de ce projet se sont immédiatement fait sentir avec le passage amélioré des camions le long du corridor. Le projet a permis de réduire la marche au ralenti et la congestion du trafic dans les rues résidentielles et autres couloirs routiers, et il a aussi permis d'améliorer significativement l'efficience dans la Zone commerciale de la rive sud.

En 2013, nous avons également mis à jour les caméras, les systèmes de sécurité et le système de contrôle à la porte de l'accès des véhicules. Nous avons installé des panneaux de messages dynamiques sur le corridor, et en 2014, nous installerons aussi ces panneaux dans quelques rues de la ville afin de gérer la circulation des camions du port dans la région et contribuer à la souplesse opérationnelle. Les mises à niveau des systèmes dans le cadre de ce projet seront achevées en 2014.

La passerelle pour piétons de Victoria Drive représente la phase finale du projet de Corridor de la rive sud et sera achevée à l'automne 2014. La nouvelle passerelle pour piétons améliorera l'efficience ferroviaire dans le corridor dans la mesure où les trains n'auront pas à être détachés afin de laisser l'intersection dégagée.

PROCESSUS D'EXAMEN DE PROJET

Nos locataires et partenaires de projet cherchent à savoir clairement ce que l'on attend d'eux dans le cadre des processus d'examen environnemental et du projet. Depuis 2012, les changements importants apportés à la réglementation environnementale, tels que l'entrée en vigueur de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* et de la nouvelle Loi sur les pêches, ainsi que la fermeture du Programme d'action environnementale pour l'inlet Burrard et du Programme de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Fraser, ont mis de la pression sur divers décideurs et organisations afin qu'ils coordonnent les processus d'examen de projet et les résultats. Nous observons également un intérêt accru et des attentes croissantes du public en matière de rigueur et de transparence au sein de ces processus.

Prévoyant la croissance continue du port, nous avons embauché des consultants pour évaluer notre processus d'examen environnemental et notre processus d'examen de projet par rapport aux pratiques exemplaires et pour formuler des recommandations d'améliorations. Les résultats montrent que nos processus d'examen environnemental et du projet sont solides. Les consultants ont formulé 23 recommandations d'amélioration. En 2014, nous publierons leurs résultats et mettrons en œuvre nombre de leurs recommandations. Nous continuerons à faire état des progrès accomplis dans ce domaine dans nos prochains rapports sur le développement durable.

PROJETS MENÉS PAR LES LOCATAIRES

Nous avons vu une activité importante en 2013 provenant des exploitants de terminaux et d'autres locataires intéressés à se développer sur des terres portuaires. De nombreux exploitants de terminaux ont présenté des propositions de développement qui accroîtront les volumes de divers secteurs de marchandises. Nous avons approuvé 36 demandes de projet en 2013. Nous examinons actuellement 75 demandes.

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 2013 et début 2014 :

- **Mises à niveau du terminal Neptune, expansion des installations de manutention du charbon**
  Permis émis en janvier 2013. Le projet comprend un second culbuteur de wagons, un convoyeur pour acheminer le charbon destiné à l'élaboration de l'acier du nouveau culbuteur à la zone d'entreposage, et le remplacement d'un chargeur de navire à quadrant. North Vancouver.
- **Projet d'atténuation du bruit par Cargill**
  Permis émis en février 2013. Les travaux proposés comprennent l'installation de barrières isophoniques et de silencieux le long de la partie nord de l'installation afin de réduire les niveaux de bruit de cinq décibels à l'emplacement résidentiel le plus proche. North Vancouver.
- **Phase 1 du projet de développement d'un entrepôt de transbordement par Beedie**
  Permis émis en février 2013. Développement d'un bâtiment de transbordement de 43 000 pieds carrés à Queensborough. New Westminster.
- **Projet de capacité d'entreposage des céréales par Richardson International**
  Permis émis en avril 2013. Construction de deux annexes d'entreposage en béton de 40 000 tonnes métriques. North Vancouver.
- **Remplacement et mise à niveau des équipements des terminaux Westshore**
  Permis émis en février 2014. Remplacement des immeubles de bureaux et administratifs existants et de l'équipement de chantier. Delta.
- **Installation de manutention du canola aux terminaux Pacific Coast**
  Permis émis en février 2014. Développement d'une installation de manutention du canola au terminal, ce qui comprend des modifications à l'infrastructure existante et de nouveaux équipements. Port Moody.
- **Projet d'une installation de traitement d'eaux usées aux terminaux Pacific Coast**
  Permis émis en avril 2014. Construction d'une installation de traitement de l'eau, ce qui comprend un clarificateur, la tuyauterie s'y rapportant, un bâtiment et des stations de pompage. Port Moody.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site suivant : portmetrovancouver.com/tenantledprojects

Quelques-uns des 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**
  Évaluation des répercussions environnementales présentée en novembre 2013. Travaux supplémentaires en cours au sujet des effets sur la santé. Développement d'une installation de transfert direct du charbon à l'extrémité sud-ouest du terminal existant afin de traiter jusqu'à 4 millions de tonnes métriques de charbon par année. Surrey.
- **Projet de terminal par Lehigh Hanson dans la partie sud de Richmond**
  Construction d'un terminal de traitement des granulats, ce qui comprend un lavoir, des tas de granulats, un appareil de reprise au tas, une installation de déchargement de wagon et deux postes d'amarrage pour charger et décharger des barges de granulats. Richmond.

Projets situés dans le territoire de Port Metro Vancouver et qui nécessitent une évaluation environnementale formelle en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* :

- **Projet de livraison de carburant à l'aéroport de Vancouver**
  Port Metro Vancouver a été l'organisme fédéral responsable de l'harmonisation fédérale–provinciale de l'examen de l'évaluation environnementale. Le projet propose un terminal maritime sur le bras sud du fleuve Fraser, une installation avoisinante d'entreposage du carburant et un pipeline de 15 kilomètres vers l'aéroport international de Vancouver afin de satisfaire à la demande future en carburant. Nous avons terminé l'examen en décembre 2013 et avons établi qu'aussi longtemps que des mesures d'atténuation sont intégrées et que 64 conditions environnementales sont appliquées, le projet a peu de chances d'engendrer des effets environnementaux négatifs significatifs. Ce constat est cohérent avec la décision provinciale.
- **Projet d'expansion du pipeline Trans Mountain de Kinder Morgan**
  En décembre 2013, Kinder Morgan a déposé une proposition auprès de l'Office national de l'énergie (ONE) afin d'étendre le système de pipeline Trans Mountain existant entre Edmonton, en Alberta, et Burnaby. Ce projet comprend la construction de trois nouveaux postes d'arrimage au terminal Westridge Marine à Burnaby, qui traite actuellement environ cinq pétroliers par mois. Dans l'éventualité où l'expansion proposée serait approuvée, le nombre de pétroliers chargés au terminal Westridge pourrait croître et atteindre le nombre d'environ 34 par mois. Le 2 avril 2014, l'ONE a émis une ordonnance d'audience, ce qui confirme qu'il a accepté la candidature de Kinder Morgan. Le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale par un comité dirigé par l'ONE. La conclusion du processus d'audience de cette évaluation est prévue pour le 2 juillet 2015. La demande de statut d'intervenant que Port Metro Vancouver a faite dans ce processus d'audience a été approuvée. Cela nous permet de poser des questions et de demander de plus amples renseignements au titre du processus d'examen.

FIABILITÉ ET COMPÉTITIVITÉ

Nous voulons être la Porte de choix de nos clients. Nous améliorons l'efficience et la fiabilité de nos activités portuaires afin de rester compétitifs.

POURQUOI C'EST IMPORTANT

Nous traitons environ 20 % des échanges commerciaux du Canada et sommes en concurrence avec d'autres ports pour le soutien de la communauté internationale d'expédition. Il est crucial pour conserver notre position et notre réputation que nous maintenions la fiabilité et la fluidité dans la chaîne d'approvisionnement. Cela implique de collaborer avec les clients, le gouvernement et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris les navires, les terminaux, les chemins de fer, 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

- Être fiable et uniforme; cela est plus important que d'être rapide.
- Trouver des solutions aux défis posés par le camionnage, y compris l'amélioration des temps d'attente pour les camions accédant aux terminaux portuaires pour récupérer et déposer des conteneurs et faire respecter les taux de transport des camions.
- Poursuivre les projets d'infrastructure et s'assurer qu'ils soient prêts à temps.

POINTS CLÉS DE 2013

- Avoir accueilli 3 166 navires et transité un volume record de 135 millions de tonnes de marchandises.
- Avoir équipé plus de 1 000 camions, soit 53 % du parc, d'un système GPS qui fournit des données plus précises et en temps réel, et permet de mieux comprendre les enjeux d'acheminement et de congestion routière.
- Avoir développé le programme incitatif pour les navires porte-conteneurs qui a engendré une amélioration de 12 % du nombre d'arrivée des porte-conteneurs à l'heure au port.
- La BC Maritime Employers Association, les exploitants de terminaux et les débardeurs sont parvenus à un accord concernant les processus sécuritaires pour charger les céréales par temps de pluie; 70 % des navires transportant des céréales sont maintenant capables de charger par mauvais temps.

OBJECTIFS POUR 2014

- Installer des systèmes GPS sur plus de 1 000 camions afin d'équiper le parc entier, de nous permettre de suivre les déplacements des camions à travers la Porte d'accès de Vancouver et de gérer la congestion routière au niveau des terminaux et portes d'accès.
- Mettre en œuvre un système réorganisé de délivrance de permis aux camions au moyen de consultations avec les intervenants de l'industrie du camionnage, dans le but de créer une industrie du camionnage plus stable.
- Développer un système de réservation commun amélioré pour le secteur du camionnage en consultation avec les terminaux et les intervenants du camionnage, avec une mise en œuvre en janvier 2015.

AMÉLIORER LA FIABILITÉ

Nous travaillons avec les clients et les intervenants pour améliorer la fiabilité de nos activités. Pour que nous connaissions le succès, quatre aspects clés de la chaîne d'approvisionnement doivent être alignés : les activités des terminaux, le camionnage, le rail et les navires océaniques. Si ces quatre éléments sont coordonnés, alors le port fonctionne à sa capacité optimale. Lorsqu'un élément rencontre des difficultés, les autres éléments en rencontrent également, et cela peut avoir un effet dramatique sur les consommateurs canadiens et les entreprises. Aligner ces secteurs nécessite une coordination globale en tout temps.

En février 2012, la BC Maritime Employers Association et les sections 514 et 500 de l'International Longshoremen's and Warehouse Union ont ratifié une prolongation de leurs conventions collectives jusqu'en mars 2018. Un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire à la fin 2013 a temporairement interrompu la circulation des marchandises dans le port. Au début 2014, des exploitants de camions, syndiqués et non syndiqués, ont fait grève pour protester contre les temps d'attente et les pratiques de prix cassés au sein du secteur qui ont des conséquences sur leur revenu. Port Metro Vancouver s'est associé aux gouvernements fédéral et provincial, ainsi qu'à d'autres intervenants pour mettre fin à la grève et pour que les activités du port reprennent complètement. Les chauffeurs ont accepté le 26 mars 2014 un plan d'action conjoint avancé par les gouvernements fédéral et provincial avec Port Metro Vancouver.

COMPRENDRE LES BESOINS DE NOS CLIENTS

En 2013, nous avons poursuivi nos efforts afin de mieux comprendre les besoins de nos clients en sondant 35 organisations clientes ✔ au moyen d'une combinaison d'entrevues en profondeur et de sondages en ligne. Nous leur avons posé des questions au sujet de nos relations d'affaires, de nos activités d'engagement et de la qualité, de la valeur et de la prestation de nos services.

Nos clients ont dit se sentir plus mobilisés et plus à même de débattre des enjeux importants. Ils valorisent la fréquence et l'intensité de notre communication et reconnaissent notre expertise en termes de sensibilisation des collectivités et de promotion de la Porte. Ils veulent que nous poursuivions nos efforts d'amélioration de la communication que nous avons avec eux.

Nos clients nous ont dit, au sujet de leur satisfaction par rapport à nos services, que nos employés sont à la fois compétents et avertis, mais ils ont suggéré que nous pourrions améliorer notre efficience et notre réactivité.

Nous continuerons en 2014 à affiner notre approche relative à l'engagement de nos clients, en nous concentrant sur une meilleure harmonisation des services par rapport aux besoins des clients, et nous rationaliserons les ressources internes dans le but d'améliorer l'engagement et la satisfaction des clients.

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

PROGRAMME INCITATIF POUR DES PORTE-CONTENEURS À L'HEURE

Dans un effort visant à encourager la fiabilité dans le secteur du transport maritime, nous avons mis en œuvre en 2013 le programme incitatif pour des navires porte-conteneurs à l'heure, un programme unique au monde. Afin d'améliorer le rendement, nous avons offert aux transporteurs océaniques un rabais sur les droits de quai, en fonction de leur rendement en termes de ponctualité à l'arrivée, à savoir dans un délai d'une heure par rapport à l'heure d'arrivée prévue du navire. Les améliorations de la fiabilité et de l'efficience dans le secteur des porte-conteneurs génèrent des améliorations dans le secteur des terminaux, du rail et du camionnage, ce qui est essentiel pour la fiabilité générale de la chaîne d'approvisionnement.

Nous indiquons le rendement en matière de ponctualité des navires au moyen de mises à jour régulières à l'adresse suivante : portmetrovancouver.com/vessels. Cela encourage la transparence et fournit des renseignements utiles pour les détaillants canadiens. Nous avions fixé un objectif de 5 % d'amélioration de la ponctualité des arrivées en 2013, mais le programme a remporté un plus grand succès que prévu, avec 12 % d'amélioration du nombre de navires arrivant à l'heure. Plusieurs entreprises d'expédition, telles que Maersk Line, CMA CGM Group and Mistsu O.S.K. Lines (MOL), ont obtenu un rendement en matière de ponctualité supérieur à 90 %.

12 %

de croissance de la ponctualité des porte-conteneurs grâce à notre programme incitatif.

CHARGEMENT DE CÉRÉALES SOUS LA PLUIE

Nous menons nos activités dans une région pluvieuse. La pluie peut perturber le chargement des céréales pour des raisons de sécurité et de sensibilité des céréales à l'humidité. Afin de résoudre ce problème, la BC Maritime Employers Association, plusieurs exploitants de terminaux céréaliers et des débardeurs sont parvenus à un accord et ont certifié deux méthodes de chargement de céréales sous la pluie : le chargement par orifice d'alimentation et le bâchage. Ces méthodes augmentent la sécurité des travailleurs et veillent à ce que les marchandises soient chargées dans des conditions sèches pour en préserver la qualité. En 2012, avant ces méthodes, il n'y avait quasiment aucun chargement par temps de pluie. À la fin 2013, environ 70 % des navires céréaliers étaient capables de charger des céréales sous la pluie, ce qui a permis de réduire le nombre d'heures productives perdues en raison du mauvais temps.

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES ET SERVICE FERROVIAIRE FIABLE

Le transport de marchandises par voie ferroviaire est essentiel aux échanges commerciaux. La majorité des exportations est en effet acheminée vers notre port par rail. Le mauvais temps peut poser des problèmes au secteur ferroviaire. Des températures froides ont affecté de nombreuses villes nord-américaines en 2013 et au début 2014. Ces températures ont perturbé le service ferroviaire en jouant sur les freins à commande pneumatique des trains. Lorsque les températures sont descendues en dessous de –30 °C, les trains ont dû être raccourcis afin qu'ils puissent freiner de manière sécuritaire. Des trains plus courts entraînent une perte de capacité au niveau de la chaîne d'approvisionnement. Cela signifie que des marchandises arrivaient à Vancouver par bateau, et qu'elles restaient ensuite en attente au terminal; par ailleurs, des vraquiers attendaient l'arrivée des marchandises pour l'exportation.

70 %

des navires transportant des céréales sont capables de charger des céréales sous la pluie, ce qui a réduit le nombre d'heures productives perdues en raison du mauvais temps.

CAMIONNAGE

Le camionnage est essentiel au déplacement des marchandises en conteneurs à travers la Porte d'accès de Vancouver et à l'échelle du Canada.

Les camions représentent un élément clé de la chaîne d'approvisionnement des marchandises. Ils transportent chaque semaine à travers le port des marchandises en conteneurs pour une valeur d'environ 885 millions de dollars. La collaboration de Port Metro Vancouver avec le gouvernement, les chargeurs, les terminaux et les entreprises de camionnage a été une priorité ces dernières années alors que nous trouvons collectivement des façons d'améliorer l'efficience des camions.

Nous avons lancé en 2013 notre stratégie de camionnage Parc intelligent après une consultation en profondeur de l'industrie et des intervenants. En collaboration avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, ce plan d'action d'une durée de trois ans porte sur des solutions axées sur la technologie afin d'améliorer le développement durable et de coordonner le mouvement des camions à travers le port pour une efficience accrue. Nous avons plus particulièrement mis sur pied un forum pour que les exploitants de terminaux et les chefs de file de l'industrie travaillent ouvertement à répondre aux défis posés par les camions porte-conteneurs. Nous avons mis en place un programme pour inciter les exploitants de navires porte-conteneurs à arriver à l'heure prévue et contribuer à la régularité générale de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons commencé l'examen de notre système de délivrance de permis aux camions afin d'améliorer le rendement, la sécurité et les normes environnementales. Nous avons équipé plus de 1 000 camions d'un système GPS, ce qui nous permet de suivre les déplacements des camions et mieux gérer la congestion routière au niveau des terminaux et dans les rues adjacentes à nos portes d'accès. Les données recueillies sont affichées sur notre site internet en temps réel, ce qui aide les chauffeurs de camion à mieux planifier leurs déplacements.

Début 2014, un groupe d'exploitants de camions, syndiqués et non syndiqués, ont déclenché une grève pour protester contre les temps d'attente aux terminaux et les pratiques de prix cassés qui ont des conséquences sur leur revenu. La grève a eu de fortes répercussions sur les chauffeurs, leurs familles et l'économie, en laissant des marchandises valant des millions de dollars bloquées dans les terminaux de conteneurs. Port Metro Vancouver s'est associé aux gouvernements fédéral et provincial, ainsi qu'à d'autres intervenants pour mettre fin à la grève et pour que les activités du port reprennent complètement.

Les chauffeurs ont accepté le 26 mars 2014 un plan d'action conjoint avancé par les gouvernements fédéral et provincial avec Port Metro Vancouver. Au titre du plan d'action, nous accélérons notre plan Parc intelligent, qui comprend la mise en œuvre d'un projet pilote d'heures rallongées pour les terminaux à conteneurs, l'accélération du processus de dotation de l'ensemble des camions de la technologie GPS et la mise en place d'un système de réservation commun amélioré. Nous avons commencé les consultations au sujet des réformes à apporter au système de délivrance de permis aux camions, avec pour intention de créer une plus grande stabilité et développement durable dans le secteur du camionnage porte-conteneurs en nous assurant que les chauffeurs de camion sont payés justement, que les prix cassés sont éliminés et que l'offre de camions soutient mieux la demande en services de camionnage.

ZACHARY SEMENIUK

PROPRIÉTAIRE DE W!LD OCEAN FISH

Les poissons et fruits de mer canadiens sont convoités dans le monde entier. Voici Zachary Semeniuk, le propriétaire de W!LD Ocean Fish.

Parlez-nous s'il vous plaît de l'histoire de la pêche de la Colombie-Britannique et des raisons pour lesquelles les marchés internationaux demandent des poissons et des fruits de mer canadiens.

Le Canada possède des normes environnementales élevées au sujet de la qualité de l'eau. Par conséquent, nous pouvons nous vanter d'avoir quelques-uns des océans et lacs les plus propres de la planète. Viennent avec cela des poissons et fruits de mer en abondance. C'est l'une des ressources les plus extraordinaires du Canada. Les marchés internationaux sont intéressés par les produits de grande qualité.

Prenez-vous part aux pratiques de pêche durable?

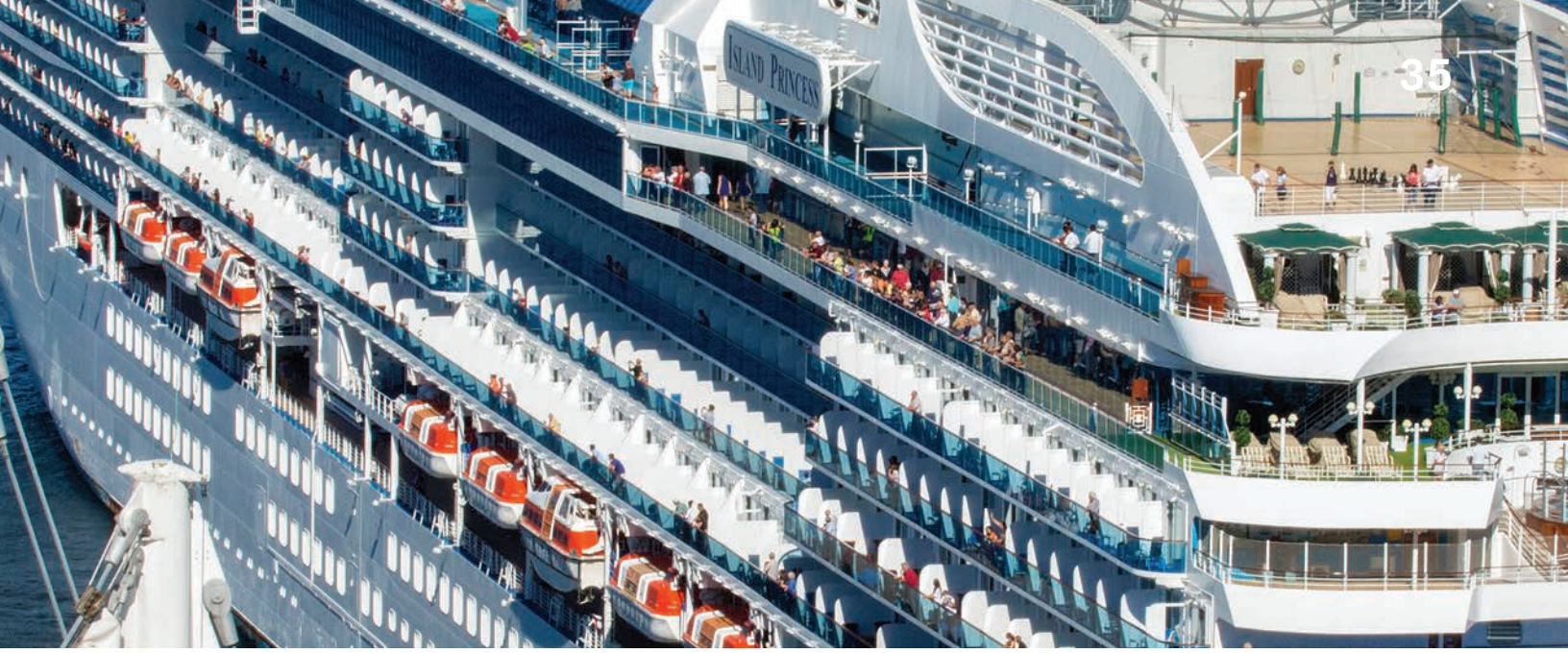
La pierre angulaire de notre activité consiste à appuyer les pratiques de pêche durable au moyen d'une politique stricte d'approvisionnement. Nous avons conclu un partenariat avec le programme Ocean Wise de l'aquarium de Vancouver et le Marine Stewardship Council (MSC) afin de fournir des poissons et fruits de mer de grande qualité, traçables et pêchés et récoltés de manière écologique. Nous avons choisi de ne pas acheter ni vendre de poissons à moins qu'il ne soit homologué par le MSC ou recommandé par Ocean Wise. Nos produits proviennent directement de pêcheurs prenant part à des pêches sélectives et durables qui recourent à des méthodes respectueuses de l'environnement telles que la pêche à la ligne et à l'hameçon et les pièges. Les notions de développement durable et de minimisation des répercussions environnementales ne s'arrêtent pas à nos poissons et fruits de mer. Nous utilisons le papier et le carton homologués par le Forest Stewardship Council, de même que de l'impression neutre en carbone. Nous préparons l'avenir en réduisant les déchets et en maximisant l'efficience.

Pourquoi un port compétitif et fiable est-il important pour W!LD?

Je pense que W!LD n'existerait pas aujourd'hui si le port n'existait pas. Les poissons et fruits de mer comme investissement étranger, voilà qui contribue à la croissance de l'économie locale et au partage de ce que la Colombie-Britannique a de meilleur avec le monde. De la morue charbonnière au saumon, en passant par le thon et la crevette tachée, nous maintenons une main-d'œuvre saine en raison de la demande des marchés outremer et des échanges commerciaux passant par le port. L'ensemble du processus contribue à notre qualité de vie.

Que sera le rôle joué par les pêches à l'avenir?

Le large spectre de la pêche de poissons et de la gestion des pêches va prendre de l'ampleur dans la région du Nord-Ouest du Pacifique au cours des prochaines générations. Les poissons et fruits de mer attrapés et transformés dans la région représentent l'une des rares sources de protéines sauvages, et non d'élevage, dans les marchés de détail et de service d'alimentation. Les poissons sauvages et autres fruits de mer constituent une ressource renouvelable, et ces produits sont très recherchés partout dans le monde. En soutenant les pêches durables en Colombie-Britannique, nous choisissons de nous assurer que les poissons et fruits de mer sauvages récoltés dans cette région sont disponibles pour les générations à venir de consommateurs nationaux et internationaux. En choisissant des produits durables, nous exprimons notre préoccupation pour l'avenir.



En 2013, Vancouver a été nommé meilleur port d'attache nord-américain selon les récompenses Cruise Critic's Editors' Picks Awards. Nous avons également reçu le prix « Meilleure rotation des activités portuaires » (Best Turnaround Port Operations) et « Meilleure efficacité des terminaux » (Most Efficient Terminal Operations) par le magasine *Cruise Insight*.

CAPACITÉ EN MATIÈRE DE CROISIÈRES

Le secteur des croisières contribue de manière importante à l'économie touristique de la région, avec en moyenne 2 millions de dollars en activité économique pour chaque navire de croisière qui fait escale à Vancouver. La majorité des activités liées aux croisières à Vancouver se déroule au terminal des croisières de la Place du Canada. Un second terminal à la jetée Ballantyne est utilisé lors de volumes excédentaires les jours de pointe.

Une évaluation du marché des croisières a démontré en 2012 que nous pouvions nous attendre à une croissance continue dans ce secteur. Cela suggère qu'une capacité supplémentaire pourrait être nécessaire à l'avenir. Nous savons également que le terminal Ballantyne approche de la fin de sa durée de vie utile. Par conséquent, nous avons discuté en 2013 avec les entreprises de croisières, les partenaires de l'industrie et les agences municipales, provinciales et fédérales afin qu'ils nous aident à définir la voie à suivre.

La décision prise a été celle de consolider les activités de croisières à la Place du Canada dès 2015. Afin de nous assurer que les navires puissent être confortablement pris en charge, nous nous lançons dans une série de projets visant à optimiser la capacité du terminal. Nous travaillons en 2014 à l'installation de kiosques automatisés pour lire les passeports au sein du terminal. Les jours les plus achalandés, ces kiosques permettront de gagner 19 minutes au temps de traitement de chaque passager en ce qui a trait aux mesures de sécurité et de contrôle des passeports. Pour 2015 et au-delà, nous considérons un éventail de mises à niveau des infrastructures à la Place du Canada afin d'améliorer la circulation des passagers au sein du terminal.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Nous sommes fiers de notre excellente réputation en matière de sûreté et de sécurité, et nous pensons devoir être des chefs de file dans ce domaine à titre de plus grand port du Canada.

POURQUOI C'EST IMPORTANT

Nous évoluons dans l'un des réseaux d'infrastructures essentielles les plus importants du pays. Les opérations portuaires doivent être sûres et sécuritaires de manière à faciliter les échanges internationaux, à assurer le bien-être des communautés avoisinantes et à protéger notre réputation à titre d'entreprise sécuritaire, efficace et fiable. Nous faisons preuve de leadership et nous collaborons étroitement avec nos clients, nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les premiers répondants et les autres intervenants de manière à assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des marchandises.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- S'assurer que les navires, en particulier les pétroliers qui transportent du pétrole brut, naviguent en toute sécurité à l'intérieur du port.
- Être prêt à réagir rapidement et efficacement en cas de déversement.
- Assurer la sécurité en gérant de manière efficace le programme de laissez-passer du port.
- Améliorer la visibilité des processus de gestion du risque et de l'établissement de rapport.
- Améliorer la capacité à gérer les risques en matière de sécurité de manière proactive et à y répondre.

POINTS CLÉS DE 2013

- Créer avec nos collaborateurs un Centre d'excellence pour le transport du vrac liquide, de façon à faire du Canada un chef de file en matière de sécurité des pétroliers.
- Appuyer l'examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires réalisé par le groupe fédéral d'experts sur la sécurité des pétroliers.
- Créer un Comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime en réunissant les premiers répondants de plusieurs secteurs, y compris la Garde côtière canadienne, les pompiers locaux, les services de police et les ambulanciers paramédicaux.
- Retirer des voies navigables plusieurs structures et navires à l'abandon dans le cadre de l'initiative d'amélioration du fleuve Fraser.
- Réaliser un examen des pratiques de sécurité du port et repérer des domaines à améliorer.

OBJECTIFS POUR 2014

- Réaliser un exercice de sécurité et d'intervention en cas d'urgence centré sur le port avec nos partenaires du Comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime.
- Mettre en œuvre le projet pilote de gestion des ancrages, en déterminant un secteur où les plaisanciers peuvent amarrer leurs embarcations en toute sécurité et sans gêner les autres.
- Adopter une nouvelle installation d'examen des conteneurs à Roberts Bank, dans le but de réduire les temps de traitement et permettre aux entreprises canadiennes de réaliser des économies, tout en assurant la protection de la santé, de la sûreté et de la sécurité des Canadiens.
- Mettre en œuvre des mesures d'amélioration de la sécurité dans les domaines relevés au terme de l'examen de la sécurité.

SÉCURITÉ DES PÉTROLIERS

Nous nous sommes engagés à améliorer la sécurité des pétroliers, et nous avons collaboré avec des représentants de l'industrie et du gouvernement afin de faire du Canada un chef de file mondial en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement.

Les Britanno-Colombiens sont inquiets des risques liés à un déversement d'hydrocarbures, ce qui est très compréhensible étant donné la beauté et la biodiversité unique des eaux côtières. Il s'agit d'une inquiétude que nous partageons également, puisque nous vivons aussi dans cette région magnifique, et nous sommes fiers du rôle que nous jouons afin de protéger ces eaux. Les Canadiens produisent, consomment et échangent des produits pétroliers. Port Metro Vancouver facilite les échanges commerciaux de produits pétroliers du Canada et sert de Porte du Pacifique pour le vrac pétrolier depuis plus d'une centaine d'années, sans aucun incident de navigation.

La sécurité des pétroliers qui naviguent au travers de la Porte d'accès de Vancouver est assurée grâce à la collaboration des partenaires de l'industrie et du gouvernement, à l'aide de plusieurs mesures de contrôle qui visent à gérer les risques de déversement d'hydrocarbures. Transports Canada exige que les pétroliers qui font escale à Vancouver soient munis d'une double coque. La *Loi canadienne sur le pilotage* exige qu'un pilote maritime du Canada monte à bord de tous les navires de plus de 350 tonnes brutes, y compris les pétroliers. À Port Metro Vancouver, les navires sont pilotés par des pilotes maritimes expérimentés de BC Coast Pilot qui sont formés selon les normes les plus élevées et dédiés à la sécurité et à la protection de l'environnement.

Les pétroliers sont escortés par des remorqueurs puissants reliés par des filins et commandés par des capitaines expérimentés, par bonne visibilité et à l'étale de la marée. Pour en savoir plus à propos de nos procédures de navigation, consultez la page portmetrovancouver.com/transitprocedures.

Les terminaux inspectent minutieusement chaque navire avant de leur permettre d'accéder à leurs installations. Les navires qui présentent des lacunes se voient refuser l'accès jusqu'à ce que les lacunes soient comblées, et les renseignements sont partagés à l'échelle internationale dans le cadre du programme Contrôle des navires par l'état du port. Les procédures de sécurité et l'état de préparation en cas d'urgence sont vérifiés en continu. Des simulations sont effectuées afin de mettre à l'essai les procédures et la coordination entre différentes parties. Les exercices en temps réel avec des remorqueurs et un pétrolier chargé permettent de s'assurer de la coordination et de l'efficacité des pratiques de sécurité.

La navigation côtière est surveillée en permanence par la Garde côtière canadienne. En cas de déversement d'hydrocarbures, la Garde côtière constitue le premier point de contact, suivie de la Western Canada Marine Response Corporation, qui est certifiée par Transports Canada pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures à tout endroit des côtes de la Colombie-Britannique, et qui est en mesure de répondre à un déversement pouvant aller jusqu'à 26 000 tonnes.

En 2013, nous avons mis en œuvre l'ensemble des recommandations formulées au terme de l'examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires réalisé par le groupe fédéral d'experts sur la sécurité des pétroliers; consultez les mesures que nous avons prises à la page portmetrovancouver.com/tankersafety.

En 2013, en collaboration avec les représentants de l'industrie et du gouvernement, nous avons mis sur pied un Centre d'excellence indépendant à but non lucratif conçu pour devenir la meilleure source d'information mondiale sur les pratiques exemplaires en matière de transport maritime de produits pétroliers et de gaz naturel liquéfié (GNL).

Le Centre d'excellence a été financé par l'intermédiaire d'une contribution initiale des partenaires gouvernementaux et de l'industrie, et il sera financé à terme par une taxe de distribution des marchandises payée par l'industrie. Le Centre sera dirigé et alimenté par des experts mondiaux de pointe dans le but de promouvoir et de faciliter la recherche portant sur les cadres réglementaires et les pratiques de l'industrie qui offrent les normes les plus rigoureuses en matière de sécurité des pétroliers. La première réunion du Centre d'excellence s'est tenue début 2014.

NOUVEAUX NAVIRES DE PATROUILLE

Nos navires portuaires de patrouille constituent nos yeux et nos oreilles sur l'eau. En 2013, nous avons commandé deux nouveaux navires de patrouille dont la livraison est prévue à l'été 2014 afin de moderniser notre flotte. Les nouveaux navires sont construits spécialement à cet effet à Campbell River, en Colombie-Britannique. Ils seront stationnés dans l'inlet Burrard et sur le fleuve Fraser, en remplacement de deux anciens navires de la flotte actuelle. Les nouveaux navires seront en mesure de communiquer directement avec notre centre des opérations, et disposeront d'un système de combustion avancé, qui comprend la capacité à fonctionner à l'aide de biodiesel, dans le but de réduire au minimum les émissions de particules et de gaz à effet de serre.

Le principal rôle des navires de patrouille consiste à participer au transport sécuritaire des marchandises au sein du territoire de Port Metro Vancouver, et à améliorer les temps de réponse en cas d'incident afin de réduire au minimum les répercussions négatives touchant les communautés environnantes ou l'environnement. Notre présence sur l'eau et nos efforts de mise en application reflètent notre rôle et notre engagement visant à assurer une surveillance maritime en continu, une détection précoce des incidents et un suivi des activités.

120

participants de plus de 30 organismes ont pris part à un exercice de sécurité et d'intervention en cas d'urgence mené par le port.

COMITÉ DE COORDINATION DES INTERVENTIONS EN CAS D'URGENCE MARITIME

Port Metro Vancouver, en collaboration avec les premiers répondants de plusieurs secteurs, y compris la Garde côtière canadienne, les pompiers locaux, les services de police et les préposés aux premiers soins, a mis sur pied le Comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime. Le Comité a été établi en 2013, après qu'un exercice mené en 2012 a permis de déterminer des lacunes en matière de communication et de coordination entre les organismes à terre et sur l'eau. Port Metro Vancouver a lancé la création du Comité afin que ce dernier serve de sujet de discussion précis à propos de l'état de préparation pour les interventions en cas d'urgence maritime. Le Comité, composé de 20 organismes, se réunit tous les trimestres depuis janvier 2013 pour partager les connaissances en matière de ressources et de capacités, et pour améliorer la coordination des rôles et responsabilités.

Le Comité recherche des occasions pour travailler ensemble et élaborer des protocoles. Les feux d'artifice de la fête du Canada tirés à partir de Canada Place ont présenté la première occasion de mettre à l'essai le processus de coordination d'un événement maritime et terrestre qui a été mis sur pied au cours du premier semestre de l'année. Les représentants de Port Metro Vancouver et de la Garde côtière canadienne se sont joints au centre des opérations de la ville de Vancouver et sont restés en communication avec le trafic maritime afin de fournir une connaissance de la situation au commandant du lieu de l'incident. Le Comité continuera de participer à la planification des mesures de sécurité pour les événements se déroulant en 2014. Un exercice de sécurité et d'intervention en cas d'urgence mené par le port en collaboration avec les partenaires du Comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime s'est déroulé en avril 2014, avec 120 participants de plus de 30 organismes.

PROJET PILOTE DE GESTION DES ANCRAGES

Le Projet pilote de gestion des ancrages est un partenariat entre Port Metro Vancouver et Port Moody qui vise à répondre aux nuisances qui touchent les secteurs riverains et qui sont causées par les plaisanciers qui jettent l'ancre pendant des périodes prolongées sans autorisation ou sans disposer des services maritimes adéquats. Le projet vise à réduire le bruit causé par les embarcations privées non autorisées et à régler les problèmes d'élimination non adéquate des déchets. Le Projet pilote de gestion des ancrages, le premier de son genre en Colombie-Britannique, vise à créer un secteur où les plaisanciers, moyennant des frais, pourront amarrer leurs embarcations en toute sécurité et sans gêner les autres. On prévoit la mise en place du programme au début de la saison de navigation de plaisance 2014.

INSTALLATIONS D'EXAMEN DES CONTENEURS MARITIMES

Le gouvernement du Canada contribue à hauteur de près de 50 millions de dollars dans de nouvelles installations d'examen des conteneurs maritimes afin d'anticiper l'augmentation prévue du volume de conteneurs en transit. Le plan d'action Par-delà la frontière fournira 46,6 millions de dollars pour le personnel et les équipements, y compris avec des outils utilisant la technologie de détection. Un investissement supplémentaire de 3,3 millions de dollars sera apporté par l'intermédiaire de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique pour la construction de l'installation d'examen des conteneurs au sein du terminal Roberts Bank. Port Metro Vancouver sera chargé de la construction et de la maintenance des installations, ce qui représente un investissement estimé à 56 millions de dollars.

Une fois qu'elle sera opérationnelle, l'installation située à Roberts Bank permettra de réduire par dix les temps de trajet et les émissions de gaz à effet de serre connexes pour les conteneurs qui arrivent de Deltaport. Cela permettra également d'améliorer la capacité de détection et d'élimination des marchandises potentiellement dangereuses du réseau routier, ce qui comprend les municipalités, les ponts et les tunnels.

Ces projets font partie intégrante du flux logistique des conteneurs au travers de la Porte d'accès de Vancouver, et ces investissements constituent des exemples de collaboration du gouvernement du Canada et de Port Metro Vancouver afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du port, et de s'assurer que le trafic commercial transite de manière efficace et efficiente.

EXAMEN DE LA SÉCURITÉ

Nos responsabilités en matière de sécurité ont augmenté en raison des événements mondiaux des 15 dernières années et des changements des politiques réglementaires et gouvernementales liés, ainsi qu'en raison de l'évolution de la géographie du port et des intérêts commerciaux. Nous améliorons en continu nos mesures de sécurité, et nous avons lancé en 2012 une initiative sur plusieurs années afin d'examiner notre stratégie en matière de sécurité, y compris une évaluation de l'ensemble des processus, des documents et des technologies liés à la sécurité. Ce processus d'examen s'appuie de manière essentielle sur les commentaires des intervenants externes et des organismes de réglementation, sur les examens externes indépendants et sur les discussions internes. Les résultats de cet examen ont indiqué que nous répondons aux exigences réglementaires ou que nous les dépassons, mais ils ont aussi permis de déterminer certains domaines qui pourraient être mis à jour, comme les systèmes technologiques connexes. Dès 2014, nous allons nous efforcer de mettre en œuvre ces améliorations afin de maintenir notre réputation de chef de file en matière de sécurité du port et de lieu d'affaires sécuritaire.

CENTRE DES OPÉRATIONS

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

Veuillez communiquer avec le Centre pour toute question liée au transport par voies navigables, terrestres, ou ferrées ainsi qu'à la sécurité.
Téléphone : 1-604-665-9086
Courriel : harbour_master@portmetrovancouver.com

2 millions $

Port Metro Vancouver a lancé l'Initiative d'amélioration du fleuve Fraser, un programme de 2 millions de dollars sur cinq ans qui vise à résoudre les problèmes de navires et de structures à l'abandon sur le fleuve Fraser.

INITIATIVE D'AMÉLIORATION DU FLEUVE FRASER

Les navires et les structures à l'abandon posent une nuisance croissante le long du fleuve Fraser pour Port Metro Vancouver, nos locataires et les collectivités locales. Ces structures et navires ont été laissés à l'abandon par des propriétaires négligents. Ils posent un risque pour la sécurité du public en gênant la navigation sécuritaire et les activités portuaires et en ayant des répercussions néfastes sur l'environnement.

Nous ne sommes pas responsables de ces navires, et cela nous place souvent dans une situation difficile lorsqu'il s'agit d'essayer d'apporter des améliorations. Notre principale préoccupation concerne les structures peu solides ou les navires qui déversent du carburant ou des contaminants, ou ceux qui risquent de couler. Ils peuvent mettre en danger l'environnement aquatique avec des produits chimiques toxiques tels que le carburant, les hydrocarbures ou la peinture, voire même détruire des zones sensibles pour l'environnement, y compris l'habitat de poissons.

Port Metro Vancouver a lancé l'Initiative d'amélioration du fleuve Fraser en 2012, un programme de 2 millions de dollars sur cinq ans qui vise à résoudre les problèmes de navires et de structures à l'abandon sur le fleuve Fraser et à instaurer une application plus rigoureuse de la réglementation afin d'éviter que les problèmes ne se reproduisent. Nous travaillons en collaboration avec la Garde côtière canadienne, et lorsque cela est possible avec les propriétaires des structures ou des navires à l'abandon, afin d'assurer un retrait et une élimination appropriés de ces éléments. Nous nous sommes engagés à collaborer avec les organismes de réglementation, les communautés locales et les utilisateurs du port afin d'assurer une gérance en continu du fleuve Fraser.

DRAGAGE DE NAVIGATION

Procurer aux navires un accès sûr et libre aux terminaux du port constitue une pierre angulaire de notre mandat. Le fleuve Fraser dépose environ 3,5 millions de mètres cubes de sable et de limon chaque année au moment de la fonte de la neige, soit ce qu'il faut pour remplir l'aréna Rogers de Vancouver. Sans dragage, les navires commerciaux de grande taille ne pourraient naviguer sur le fleuve et accéder facilement aux installations du port.

Nous avons conclu un marché sur plusieurs années avec l'entreprise Fraser River Pile & Dredge Inc. pour la réalisation du dragage d'entretien annuel le long du chenal de navigation du bras sud du fleuve Fraser. Le programme de dragage est conçu pour maintenir la forme du lit fluvial en équilibrant la quantité de sédiments retirée en fonction du dépôt annuel.

De manière à s'assurer que nos activités de dragage dans le fleuve Fraser n'ont pas d'influence sur la population résidente du sud d'épaulards, un observateur formé dans le domaine des 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. Des carnets d'observation sont tenus et toutes les interruptions sont documentées afin de présenter un rapport à la fin de l'année à Pêches et Océans Canada et à Environnement Canada. En 2013, nous avons effectué plus de 1 778 heures de surveillance.✪ Pendant cette période, il y a eu quatre interruptions de travail par suite de l'observation d'épaulards.

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

KAREN PALFREY

GESTIONNAIRE DES PROGRAMMES ET DES INSTALLATIONS, UBC BOATHOUSE

L'Initiative d'amélioration du fleuve Fraser est un plan sur cinq ans qui vise à enlever les structures à l'abandon situées sur le fleuve Fraser. Nous avons demandé à Karen de nous parler de la UBC Boathouse et des répercussions de ce projet.

Pouvez-vous nous expliquer les avantages que la UBC Boathouse apporte à la communauté?

Située sur le fleuve Fraser, la UBC Boathouse, également connue sous le nom de Richmond Rowing and Paddling Centre, héberge l'équipe universitaire d'aviron de UBC, ainsi que d'autres équipes communautaires. Nos programmes offrent aux résidents locaux la possibilité de pratiquer un sport fantastique. Le nombre de programmes a doublé au cours des deux dernières années, et nous sommes très heureux de pouvoir accueillir ces nouveaux participants et ainsi contribuer au bien-être de la communauté.

Les équipes communautaires utilisent la UBC Boathouse comme point de départ pour leurs entraînements sur le fleuve Fraser. Quelle est l'importance du fleuve pour ces équipes?

Le fleuve est un élément essentiel pour ces équipes, puisqu'il leur permet d'apprendre un nouveau sport et les prépare à participer à des compétitions régionales et à plus grande échelle. Sans la possibilité de s'entraîner sur le fleuve, ces équipes ne disposeraient pas de l'espace nécessaire pour apprendre et s'améliorer.

Nous avons appris que les équipes faisaient face à des problèmes de sécurité dans leurs secteurs d'entraînement sur le fleuve Fraser. Pouvez-vous nous en dire plus?

Les équipes sont gênées par les structures à l'abandon situées sur le long du fleuve qui réduisent la largeur de la voie. À mesure que les programmes prennent de l'ampleur, il est important d'adopter une configuration de navigation sécuritaire, et le retrait de ces structures permettra aux équipes de naviguer de manière plus sûre sur l'eau.

Le port a réalisé des travaux afin de retirer les structures à l'abandon. Quelles sont les répercussions de ces travaux pour les équipes qui s'entraînent sur le fleuve Fraser?

Les pratiquants sont très heureux des travaux accomplis. Cela a permis d'agrandir les voies afin que les équipes puissent mettre en place une configuration de navigation sécuritaire, et la UBC Boathouse peut désormais accueillir un plus grand nombre de participants aux programmes communautaires importants.

ENVIRONNEMENT

Nous avons mis en place une série de programmes et d'initiatives à la pointe de l'industrie afin de réduire au minimum les répercussions environnementales des opérations portuaires et de favoriser la croissance d'une Porte d'accès durable.

POURQUOI C'EST IMPORTANT

Notre port est situé dans un magnifique environnement naturel qui offre une biodiversité riche et fait partie intégrante de la qualité de vie au sein de la région. Les activités portuaires peuvent avoir des répercussions sur l'environnement, y compris la qualité de l'air, de la terre et de l'eau. Nous nous sommes engagés à assurer le développement durable du port à long terme, ce qui comprend le maintien d'un environnement sain. Nous améliorons en continu le rendement environnemental de la Porte d'accès de Vancouver en faisant preuve de leadership et en collaborant avec les différents partenaires gouvernementaux et de l'industrie.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Protéger la viabilité environnementale de la Porte d'accès de Vancouver.
- Démontrer que le port mène ses activités d'une manière responsable sur le plan environnemental.
- Expliquer comment sont mesurés les effets cumulés du développement du port.
- Faire preuve de leadership dans le domaine de la responsabilité sociale de l'entreprise.
- Coordonner les efforts avec la province, les autorités sanitaires et les municipalités.
- Ne pas transporter de charbon et de pétrole, qui peuvent nuire à l'environnement.
- Expliquer comment sont évaluées, approuvées et classées par ordre de priorité les marchandises gérées par le port.
- Clarifier le rôle de décideur de Port Metro Vancouver en ce qui a trait aux examens environnementaux de projets menés par les locataires, et décrire ce rôle lorsque le port est à l'origine du projet.
- Expliquer plus en détail comment se déroule une évaluation environnementale.

POINTS CLÉS DE 2013

- Nous avons étudié la capacité de la flotte des navires porte-conteneurs à se connecter au réseau électrique à quai.
- Nous avons lancé l'initiative Porte durable afin de déterminer à quoi ressemble une Porte durable et ainsi intégrer cette définition à nos activités.
- Nous avons mis à jour la stratégie Northwest Ports Clean Air Strategy, en collaborant avec les ports de Seattle et de Tacoma et les organisations gouvernementales afin d'établir des objectifs en matière de qualité de l'air pour 2015 et 2020.
- Nous avons lancé l'initiative d'action en matière de consommation énergétique Energy Action Initiative, en partenariat avec BC Hydro, afin d'adopter des mesures d'économie d'énergie au sein du port.
- Nous avons réalisé 198 examens environnementaux relatifs à des propositions de projets et d'activités afin de déterminer et d'atténuer les répercussions sur la qualité de l'air, de la terre et de l'eau.
- Nous avons lancé une initiative de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier dans le but de mettre en place un programme continu permettant de réduire les émissions de l'équipement de manutention des marchandises.
- Nous avons participé à une étude de faisabilité portant sur l'utilisation du gaz naturel liquéfié pour le transport maritime.

OBJECTIFS POUR 2014

- Poursuivre la consultation dans le cadre du programme de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier et y apporter des améliorations, de manière à ce que le programme puisse être lancé en 2015.
- Continuer à favoriser les mesures d'économie d'énergie au sein du port, en mettant l'accent sur les systèmes d'information de gestion énergétique et les technologies d'éclairage DEL.
- Réaliser une consultation dans le cadre de notre définition d'une Porte durable et finaliser cette définition, puis l'intégrer à la planification de nos activités.
- Adopter l'initiative d'alimentation électrique à quai pour les navires porte-conteneurs.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme de surveillance des mammifères marins.

NORTHWEST PORTS CLEAN AIR STRATEGY

Bien que le transport maritime et le transport ferroviaire représentent les modes de transport les plus éconergétiques, les émissions de gaz à effet de serre continuent de poser un défi aux ports. Les avancées technologiques en matière d'économie d'énergie n'ont pas progressé aussi rapidement que la croissance économique, ce qui signifie que les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté au même titre que le volume de marchandises transporté.

Nous collaborons avec les ports de Seattle et de Tacoma, ainsi qu'avec les organisations gouvernementales telles qu'Environnement Canada, afin d'établir des objectifs communs en matière de qualité de l'air et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La stratégie Northwest Ports Clean Air Strategy (NWPCAS) a été lancée en 2007, et elle a été mise à jour au bout de cinq ans, en 2013. Nous publions un rapport annuel qui permet de suivre les progrès accomplis vis-à-vis des objectifs de la stratégie.

Les objectifs de la NWPCAS pour 2013 comprennent les points suivants :

- Réduction de 75 % des émissions de particules en suspension du diesel par tonne de marchandises d'ici 2015, et réduction de 80 % d'ici 2020.
- Réduction de 10 % des émissions de gaz à effet de serre par tonne de marchandises d'ici 2015, et réduction de 15 % d'ici 2020.

PROGRAMME ÉCOACTION POUR LES NAVIRES

Notre programme ÉcoAction fait la promotion de la réduction des émissions des navires océaniques en offrant des réductions des droits de port. En 2013, nous avons lancé notre programme ÉcoAction mis à jour, qui fait la promotion de 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, et qui comporte de nouvelles options en matière de conformité, telles que Environmental Ship Index, RightShip et Alliance verte. Nous nous sommes fixés comme objectif une augmentation de 5 % de la participation au programme, mais nous avons atteint une augmentation de 12 %, avec la participation de 521 navires.

12 %

d'augmentation de la participation à notre programme ÉcoAction.

PRIX BLUE CIRCLE

Les prix Blue Circle récompensent les transporteurs maritimes qui participent le plus à notre programme ÉcoAction.

RÉCIPIENDAIRES DE 2013

APL (Canada)
CMA CGM (Canada) Inc.
COSCO Container Lines Americas, Inc.
Disney Cruise Line
EUKOR Car Carriers Inc.
Grieg Star Shipping (Canada) Ltd.
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Holland America Line
Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.
"K" Line
Maersk Line
Mediterranean Shipping Company (Canada) Inc.
Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.
Orient Overseas Container Line Ltd.
Princess Cruises
Westwood Shipping Lines

Pour en savoir plus à propos des prix Blue Circle, consultez la page portmetrovancouver.com/bluecircleawards

INITIATIVE DE L'ALIMENTATION À QUAI

En 2009, le terminal de croisière situé à la Place du Canada est devenu le premier terminal au Canada à disposer de prises d'alimentation à quai pour les navires de croisière. Ce système permet aux navires de croisière d'éteindre leurs moteurs diesel et de se brancher au réseau hydroélectrique terrestre pendant qu'ils sont à quai, ce qui réduit le bruit et améliore la qualité de l'air. En 2013, nous avons augmenté la capacité d'alimentation à quai à la Place du Canada en installant une prise supplémentaire, ce qui a permis une augmentation de 37 % des raccordements réussis par rapport à 2012. Depuis son lancement, l'installation d'alimentation à quai de la Place du Canada a permis de réduire de plus de 8 400 tonnes les émissions de gaz à effet de serre.

PRISES D'ALIMENTATION À QUAI

ÉLÉMENT	2013	2012	2011
Connexions réussies	82 ✔	60	35
Navires en mesure de se brancher	106 ✔	74	58
Économies de carburant (tonnes)	978 ✔	725	424
Réductions nettes d'émissions de gaz à effet de serre ($teCO_2$)	3 092 ✔	2 266	1 318
Réduction des aérocontaminants importants (tonnes)	91 ✔	80	47

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

Les navires de croisière utilisent généralement du mazout intermédiaire (IFO) au sein du port, lorsqu'ils ne sont pas raccordés à l'alimentation à quai. En l'absence de facteurs d'émission pour l'IFO, on a utilisé les facteurs d'émission du mazout lourd pour ces calculs, en modifiant les facteurs d'émission du SO_x et des particules en suspension afin de tenir compte de la teneur en soufre du carburant.

Nous nous efforçons d'étendre la capacité d'alimentation à quai à d'autres secteurs, en particulier aux navires porte-conteneurs. Nous avons réalisé en 2013 une étude visant à mieux comprendre la capacité de la flotte de navires porte-conteneurs à utiliser l'alimentation à quai. À l'heure actuelle, la plupart des navires porte-conteneurs ne sont pas en mesure de se connecter aux prises d'alimentation à quai et doivent subir des modifications importantes afin d'être en mesure de le faire. Les résultats de l'étude ont permis d'estimer qu'un nombre croissant de navires porte-conteneurs seront en mesure de se brancher aux prises d'alimentation à quai d'ici 2020; nous explorons donc d'autres options de financement et collaborons avec BC Hydro dans le but de mettre en œuvre l'alimentation à quai des navires porte-conteneurs d'ici 2015.

INITIATIVE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE DIESEL AUTRES QUE CELLES LIÉES AU TRANSPORT ROUTIER

Nous nous sommes engagés à améliorer la qualité de l'air et à protéger la santé humaine en mettant en place des initiatives de réduction des émissions générées par les activités portuaires. Nous avons élaboré l'initiative de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier afin de réduire les émissions de particules en suspension du diesel utilisé par l'équipement de manutention des marchandises. L'équipement diesel autre que l'équipement de transport routier fait référence à l'équipement terrestre alimenté par du diesel et qui n'est pas utilisé pour le transport routier. Les chariots de manutention des conteneurs, les chariots élévateurs à fourche, les grues, les camionnettes de triage et l'équipement de construction constituent des exemples de ces équipements. En éliminant progressivement les équipements anciens qui produisent beaucoup d'émissions, en favorisant la réduction de la marche au ralenti et en faisant la promotion de technologies propres innovantes, nous voulons réduire les émissions de particules en suspension du diesel et ainsi améliorer la qualité de l'air pour le bien-être des utilisateurs portuaires et des collectivités locales. Les consultations menées auprès de l'industrie et du gouvernement ont débuté en 2013 et se poursuivront en 2014, tandis que la mise en œuvre du programme est prévue pour 2015.

POUSSIÈRES DIFFUSES

Plusieurs des terminaux du port manutentionnent des marchandises sèches en vrac, comme les céréales, la fibre ligneuse ou le charbon, qui produisent des poussières qui peuvent être transportées par le vent jusqu'aux communautés environnantes. Les exploitants des terminaux manipulent ces marchandises depuis longtemps et gèrent de manière proactive les problèmes causés par ces poussières, mais une combinaison de conditions météorologiques, de problèmes de chargement et de types de marchandises en particulier peut entraîner des émissions temporaires de poussières diffuses qui peuvent avoir des répercussions néfastes sur la qualité de l'air local. Nous surveillons les incidents de poussières diffuses par l'intermédiaire de notre Centre des opérations et notre ligne téléphonique réservée aux commentaires de la communauté, et nous nous sommes engagés à gérer les répercussions de ces incidents sur les collectivités locales. Les exploitants des terminaux peuvent réaliser des modifications opérationnelles et mettre en œuvre des solutions technologiques permettant d'atténuer ces incidents de poussières diffuses. Nous demandons aux exploitants des terminaux de vrac solide de mettre en place des plans de gestion des poussières et de faire état des concentrations en poussières. En 2014, nous continuerons à mettre en place des activités visant à améliorer notre compréhension des émissions de poussières, ainsi que notre capacité à répondre à ces incidents et à les atténuer.

INITIATIVE D'ACTION EN MATIÈRE DE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

En 2013, nous nous sommes associés à BC Hydro afin de lancer l'initiative d'action en matière de consommation énergétique qui permet d'adopter des mesures d'économie d'énergie au sein du port. Nous avons fait appel à un spécialiste de l'énergie industrielle pour travailler avec les locataires du port afin de mettre en place des mesures d'économie d'énergie électrique, élaboré un plan stratégique de gestion énergétique et réalisé 16 évaluations énergétiques. Grâce à ces travaux, nous avons repéré des occasions d'améliorer la sensibilisation et d'appuyer la gestion énergétique en multipliant les mesures et en installant des systèmes d'information de gestion énergétique. Nous adoptons également des projets d'éclairage DEL et nous prévoyons de mettre à l'essai de nouvelles technologies dans des applications industrielles parmi les plus rigoureuses. En 2014, nous collaborons avec les locataires du port afin de promouvoir l'installation de systèmes d'information de gestion énergétique dans le but de réduire la consommation énergétique et d'augmenter la sensibilisation vis-à-vis des économies d'énergie.

CHARBON

En 2013, nous avons reçu à la fois des marques de préoccupation et de soutien relativement au transport du charbon au sein du port. Comment est-il possible de trouver un juste équilibre entre les intérêts commerciaux et les préoccupations environnementales?

Les Canadiens et nos partenaires commerciaux asiatiques comptent sur le charbon pour la production d'électricité, mais aussi pour la construction d'écoles, d'hôpitaux et d'infrastructures de transport. Le charbon est responsable de 41 % de la production mondiale d'électricité.

Le charbon, extrait dans des mines de Colombie-Britannique depuis plus d'un siècle, représente 26 000 emplois dans la province. Le Canada est le troisième plus grand pays exportateur de charbon utilisé pour l'élaboration de l'acier, après l'Australie et les États-Unis, et 89 % de ce charbon provient de Colombie-Britannique.

Le charbon utilisé pour l'élaboration de l'acier joue un rôle important pour la production de technologies propres et d'infrastructures de transport durables. Malheureusement, le charbon est également une source importante d'émissions de gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques. De plus, le transport du charbon au travers des collectivités fait naître des préoccupations quant aux répercussions potentiellement néfastes des poussières diffuses sur la santé humaine. Ces deux enjeux importants ont été soulevés en 2013.

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, le mandat de Port Metro Vancouver consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada d'une manière sûre et sécuritaire, et non de déterminer le type des marchandises échangées. Nous ne représentons qu'un maillon de la chaîne d'approvisionnement du charbon, qui s'appuie sur la demande mondiale pour le charbon et les ressources énergétiques et repose sur des décisions nationales et provinciales relativement au développement des ressources naturelles.

En dernier ressort, la détermination des marchandises échangées et du point d'équilibre entre les intérêts commerciaux et les priorités environnementales relève du gouvernement fédéral et de l'ensemble des Canadiens. Port Metro Vancouver a pour mission d'appuyer les décisions prises par le Canada de transporter des marchandises de manière efficiente et responsable.

En remplissant notre mandat, nous sommes prêts à nous engager sur des questions d'intérêt, et nous participons à un dialogue ouvert relativement au transport du charbon au travers de la Porte d'accès de Vancouver. Nous avons lancé l'initiative Port 2050 (voir page 15) dans le but d'ouvrir le dialogue sur la question de savoir à quoi ressemble une croissance saine, et nous collaborons avec les représentants de l'industrie et du gouvernement en ce qui a trait à une multitude d'initiatives environnementales, y compris des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des mesures d'atténuation des changements climatiques et des mesures d'adaptation à ces derniers.

En ce qui concerne les poussières diffuses, nous collaborons avec le gouvernement et les communautés locales afin de surveiller les concentrations en poussières de charbon et d'élaborer des solutions aux problèmes relevés. Nous exigeons des exploitants des terminaux de vrac solide qu'ils surveillent et indiquent les concentrations en poussières. Nous finançons également depuis plusieurs années des initiatives de surveillance de la qualité de l'air, et l'installation de nouvelles stations de surveillance est prévue en 2014. Notre ligne téléphonique réservée aux commentaires de la communauté et disponible en continu nous aide à repérer les incidents liés aux poussières et à améliorer notre temps de réponse.

Les problèmes relatifs au charbon soulevés en 2013 mettent en évidence l'importance d'un dialogue constructif sur les questions de développement durable au sein de la Porte et au-delà. Ces sujets sont complexes et nécessitent la collaboration d'un large éventail de participants. Nous comptons poursuivre notre engagement auprès de l'industrie, des collectivités locales, des Premières Nations, du gouvernement et des Canadiens au sujet du charbon et d'autres questions importantes.

EXAMENS ENVIRONNEMENTAUX

En vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012*, nous avons l'obligation d'effectuer un examen environnemental avant d'autoriser un projet, de manière à déterminer que les activités concernées n'auront pas de répercussions néfastes importantes sur l'environnement. 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 réalisées au sein de la juridiction du port et qui pourraient avoir des effets environnementaux néfastes sur le milieu terrestre, aérien ou maritime. Nous suivons le principe de précaution et maintenons un haut niveau de protection de l'environnement au sein de notre juridiction. La portée et la durée des examens environnementaux peuvent varier en fonction des caractéristiques de l'environnement ou de la communauté en place et de la portée de l'initiative proposée. En règle générale, nous évaluons les poissons et leurs habitats, les espèces aquatiques, les oiseaux migratoires, la qualité de l'air, les conditions sanitaires et socio-économiques, les biens matériels patrimoniaux et le patrimoine culturel, ainsi que l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles. En 2013, nous avons réalisé 198 examens environnementaux✪ conformément à notre politique en matière d'environnement et en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012*.

Lorsque cela est possible, nous collaborons avec les organisations afin de suivre une approche harmonisée en matière de gestion environnementale. À titre de partenaire du Programme d'action environnementale pour l'inlet Burrard (PAEIB) et du Programme de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Fraser (PAEFF), nous continuons à utiliser les outils développés dans le cadre de ce partenariat intergouvernemental unique. Les programmes PAEIB et PAEFF ont permis le développement de plusieurs outils importants de système d'information géographique, y compris la cartographie des types de ligne de rivage en fonction des caractéristiques de leurs habitats, ce qui est très utile au moment d'examiner les projets liés à la ligne de rivage et à la planification de l'utilisation des terres. En 2014, Port Metro Vancouver supportera l'arrêt progressif des programmes PAEIB et PAEFF en s'assurant que les publications et les outils importants développés dans le cadre de ces programmes demeurent disponibles au public, de manière à servir de ressources en ce qui a trait à la gestion environnementale de l'inlet Burrard et du fleuve Fraser. Nous nous appuyons également sur les relations interorganisations bâties au cours des 28 années d'existence de ces programmes au moment d'examiner les projets du port et les autres questions relatives à la gestion environnementale au sein de la juridiction du port.

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

PROGRAMME D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS

La côte sud de la Colombie-Britannique constitue une Porte dynamique et en pleine croissance pour les échanges commerciaux internationaux, mais il s'agit également d'un écosystème côtier riche et productif dans lequel vivent des populations de baleines, de marsouins et de dauphins. De nombreux navires qui font escale dans notre port naviguent au travers de zones considérées comme un habitat essentiel pour la population résidente du sud du Pacifique Nord-Est d'épaulards de Colombie-Britannique, espèce jugée en péril, et pour le rorqual à bosse, espèce jugée menacée. D'autres zones de la région pourraient être considérées à l'avenir comme un habitat essentiel pour le rorqual commun, le rorqual bleu et le rorqual boréal, espèces jugées en péril. En respectant notre mandat qui consiste à faciliter les échanges commerciaux et à protéger l'environnement, nous devons nous assurer que les opérations portuaires sont effectuées d'une manière permettant d'atténuer les menaces qui pèsent sur ces espèces.

La *Loi sur les espèces en péril* prévoit certaines dispositions juridiques relativement aux propositions d'agrandissement, notamment le projet du Terminal 2 à Roberts Bank. De plus, la prise de mesures de protection des populations de baleines s'appuie sur un fondement solide, tant sur le plan social que sur le plan économique. Les épaulards, les rorquals à bosse et les autres baleines représentent des espèces parapluie importantes, ce qui signifie que les mesures prises pour leur bien-être permettront d'assurer la bonne santé de l'environnement côtier et marin dans son ensemble. Ces espèces sont très appréciées des Britanno-Colombiens; les préoccupations liées aux éventuelles répercussions néfastes de l'expansion du port sur ces animaux hautement symboliques sont au centre de la plupart des marques d'opposition soulevées face aux propositions de nouveaux développements. La prise de mesures constructives et dont l'efficacité peut être vérifiée pour répondre aux menaces qui pèsent sur ces espèces permettra de contribuer de manière importante au respect de notre mandat environnemental et assurera la réalisation de notre mission sociale permanente.

C'est pour toutes ces raisons que nous avons lancé un programme de gestion coordonnée afin d'aider à la protection de ces mammifères marins et de leur habitat. Le développement et la mise en œuvre du programme sont en cours de réalisation en 2014, et cela comprend des projets visant à mieux comprendre l'incidence du bruit sous-marin généré par les navires sur la population résidente du sud du Pacifique Nord-Est d'épaulards, ainsi que les risques de collision des baleines de grande taille avec les navires.

PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT

Notre programme d'amélioration de l'habitat vise à créer, à restaurer et à améliorer l'habitat des poissons et de la faune sauvage. Le programme constitue une mesure proactive conçue pour créer un équilibre entre un environnement sain et les projets de développement qui peuvent être nécessaires dans le cadre des opérations portuaires.

Pêches et Océans Canada est le principal organisme de réglementation qui supervise les projets liés à l'habitat par l'intermédiaire de la *Loi sur les pêches* et la politique de gestion de l'habitat des poissons. Nous menons des consultations auprès de tous les niveaux du gouvernement, des organismes de réglementation, des Premières Nations et des communautés avoisinantes, de manière à déterminer les utilisations actuelles des sites proposés pour l'habitat et à coordonner les éventuelles propositions.

En 2014, nous allons continuer à travailler à ces projets d'amélioration de l'habitat en nous concentrant sur la restauration de l'habitat du marais littoral. Plus de 70 % de l'habitat du marais littoral a été détruit dans l'estuaire du fleuve Fraser au cours du siècle dernier en raison des activités de développement humain comme l'endiguement et le remblayage. Les marais littoraux jouent plusieurs rôles importants sur le plan écologique au sein des secteurs estuariens et de la zone marine intertidale, y compris le soutien qu'ils apportent à des fonctions critiques pour les poissons et la faune sauvage, le recyclage des nutriments et la participation à l'absorption du dioxyde de carbone présent dans l'atmosphère.

Pour en savoir plus sur le programme d'amélioration de l'habitat et les propositions de projets, consultez la page porttalk.ca/habitatenhancement.

CONSEILLÈRE WENDY GRANT-JOHN

BANDE DE MUSQUEAM

Le port ne se limite pas à un ensemble de grues, de marchandises, de terminaux, de navires et d'échanges commerciaux. Nous sommes reconnus sur le plan international pour notre leadership innovant au point de vue environnemental. Nous nous sommes entretenus avec la conseillère Wendy Grant-John de la bande de Musqueam pour qu'elle nous en apprenne davantage à propos de la collaboration de la bande de Musqueam avec le port en ce qui a trait au programme d'amélioration de l'habitat.

Les membres de la bande de Musqueam sont présents dans ce que nous appelons désormais la grande région métropolitaine de Vancouver depuis plusieurs milliers d'années. Bien qu'une ville métropolitaine se soit développée au cœur du territoire Musqueam, notre communauté conserve des valeurs culturelles et traditionnelles fortes. Les valeurs et les apprentissages actuels de la bande de Musqueam s'appuient sur notre culture traditionnelle. Le nom Musqueam fait référence à la rivière Grass. Nos ancêtres se déplaçaient au sein du territoire traditionnel des Salish du littoral en utilisant les ressources fournies par la terre pour pêcher, chasser, poser des pièges et se réunir, de manière à conserver notre moyen de subsistance. Les éducateurs de notre communauté enseignent et transmettent notre histoire à nos membres, ce qui nous permet de disposer d'une culture et de traditions solides. musqueam.bc.ca

Les connaissances dont disposent les membres de la bande de Musqueam à propos du fleuve, des espèces et de l'environnement ont contribué de manière significative à la planification et à la conception de plusieurs projets environnementaux du port. Pouvez-vous nous en dire davantage sur la participation de la bande de Musqueam aux projets d'amélioration de l'habitat se déroulant sur le territoire traditionnel Musqueam.

Nos droits de pêche s'accompagnent de responsabilités, et nous devons nous intéresser au fleuve dans son intégralité, et pas uniquement à la partie qui se trouve dans notre réserve. La dégradation du fleuve en soi nous pose un vrai problème, et notre responsabilité ne s'arrête pas à son embouchure. À titre d'intendant de la rivière, il est important que nous collaborions avec le port afin de déterminer les secteurs potentiels d'amélioration de l'habitat et d'appuyer les projets de développement environnemental de la bande de Musqueam, des autres Premières Nations, de la ville ou du port qui s'appuient sur le fleuve.

La bande de Musqueam a collaboré avec le port sur une série de projets d'amélioration de l'habitat dans le long du bras nord du fleuve Fraser, y compris le marais littoral McDonald, le marais littoral Point Grey, la restauration de la zone intertidale de la bande de Musqueam, et le projet de marais littoral Glenrose. Tandis que le projet de restauration de la zone intertidale de la bande de Musqueam va permettre la création d'un marais littoral qui sera bénéfique pour les poissons, il comprend également le nettoyage des débris se trouvant le long de la zone intertidale de la bande de Musqueam, de manière à créer un espace sécuritaire dont la communauté pourra jouir. Pouvez-vous nous exprimer votre sentiment à l'égard de ces travaux?

Notre communauté a estimé que l'un des points les plus importants consiste à conserver notre cœur. Le cœur de la communauté a toujours été, aussi loin que je m'en rappelle et en écoutant nos ancêtres, les aînés, l'accès à l'eau et la capacité non seulement à l'utiliser comme ressource, mais à en profiter. À l'heure actuelle, nous n'avons aucun moyen de profiter de l'eau, à l'exception minime de la rampe de mise à l'eau des bateaux. La communauté souhaite plus que tout rétablir et conserver cet accès à l'eau, si l'on s'appuie sur la phase de consultation de notre plan communautaire complet, et ainsi conserver le cœur de notre communauté. Si vous prenez le temps de réellement comprendre la bande de Musqueam et la plupart des autres communautés littorales, vous verrez que cette relation à l'eau est très importante, et que nous en sommes désormais déconnectés. La communauté a exprimé très fortement son désir de restaurer un lieu de réunion pour la communauté afin d'y organiser différents types d'événements. Auparavant, nous organisions des jeux et beaucoup d'autres types d'événements sur le rivage. Cela fait intégralement partie de la direction dans laquelle nous souhaitons évoluer; alors que nous progressons et que nous développons notre économie, qui comprend les ressources en poissons, nous souhaitons conserver et améliorer la valeur culturelle de notre communauté, le cœur de notre communauté, nos valeurs traditionnelles. Tout cela est lié à notre situation par rapport à l'eau, et cela comprend le développement d'une plage, projet jugé essentiel par la communauté. Nous nous efforçons de restaurer ce secteur important dans son état d'origine. Nous souhaitons en faire un endroit durable pour les espèces de poissons, mais aussi un lieu qui allie pêche, culture et événements communautaires.

Pourquoi les programmes environnementaux tels que celui-ci sont importants pour les prochaines générations de la bande de Musqueam?

On en revient toujours à la responsabilité. Nos droits de pêche s'accompagnent de responsabilités, et nous sommes les intendants du fleuve. Les gens pensent que notre peuple va disparaître au moment où l'industrie de la pêche va s'effondrer complètement. C'est la dernière chose à laquelle nous pouvons nous raccrocher désormais, puisque toutes les autres ressources sont épuisées. Si vous rendez visite aux autres communautés de la province, vous verrez qu'elles ont accès aux espèces sauvages et aux plantes, et qu'elles peuvent ainsi subvenir à leurs besoins. Ce n'est pas notre cas. La dernière chose qu'il nous reste, ce sont les ressources en poissons. Elles font donc partie intégrante de la croissance et de l'identité permanentes de la bande de Musqueam; elles définissent qui nous sommes en tant que membres de la bande de Musqueam.

RELATIONS AVEC LES PREMIÈRES NATIONS, LE GOUVERNEMENT ET LA COMMUNAUTÉ

Nous comptons poursuivre notre engagement et notre collaboration auprès des Premières Nations, du gouvernement et des collectivités locales afin de réduire au minimum les répercussions du port et améliorer le bien-être.

POURQUOI C'EST IMPORTANT

Notre port fonctionne en permanence de manière à faciliter les échanges commerciaux internationaux et à appuyer les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Ces échanges commerciaux offrent de nombreux avantages, y compris des emplois, à la fois à l'échelle locale et à l'échelle du pays; cependant, les opérations portuaires peuvent avoir des répercussions sur les collectivités environnantes. Cela signifie que nous devons nouer un dialogue fructueux et répondre aux problèmes et aux défis posés, de manière à soutenir la croissance des échanges commerciaux pour le bien du Canada tout en permettant aux collectivités locales de prospérer.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Réduire ou éliminer les répercussions du bruit, de la poussière et de la lumière sur les collectivités locales.
- Réduire le nombre de camions et le bruit qu'ils produisent dans les rues résidentielles.
- Permettre au public d'accéder au rivage.
- Améliorer la sensibilisation et la compréhension vis-à-vis du port.
- Expliquer dans quelle mesure l'augmentation de la circulation sur le fleuve Fraser aura une incidence sur l'environnement et la communauté.
- Réduire ou atténuer le bruit causé par les opérations ferroviaires.
- Se protéger en cas de déversement d'hydrocarbures.
- Ne pas exporter de charbon.

POINTS CLÉS DE 2013

- Installation de stations de surveillance acoustique dans les zones commerciales de la rive sud et de la rive nord.
- Participation à 524 événements d'engagement et de consultation du public, et financement de 55 initiatives communautaires dans près de 90 % des communautés avoisinantes.
- Poursuite de l'extension du site Web PortTalk à titre de portail d'information et de consultation du public, et création d'une page Facebook et d'un compte Twitter afin de créer de nouvelles occasions de dialogue et de collecte de commentaires.
- Mise en œuvre d'une nouvelle stratégie d'engagement municipal et création de liens plus étroits avec les conseillers, alors que nos cadres font preuve de leadership pour nouer ces liens.

OBJECTIFS POUR 2014

- Installer des stations de surveillance acoustique à Delta.
- Terminer la phase de consultation du plan d'utilisation des sols.
- Poursuivre la phase de consultation dans le cadre du projet du Terminal 2 à Roberts Bank et du programme d'amélioration de l'habitat.
- Poursuivre la communication permanente à propos des projets de construction de la route Low Level, du passage supérieur de la 232e rue et du Corridor de la rive sud.
- Créer un annuaire des entreprises autochtones afin de mieux faire participer les Premières Nations aux possibilités commerciales offertes par le port.
- Lancer un programme d'investissements communautaires renouvelés, qui comprend le nouveau programme de gestion en ligne des subventions.
- Ouvrir un nouveau bureau communautaire à Delta pour permettre à la communauté de communiquer directement avec nous.
- Mettre en œuvre les responsabilités de Port Metro Vancouver dans le cadre du plan d'action commun afin de stabiliser le secteur des camions porte-conteneurs.

RELATIONS AVEC LES PREMIÈRES NATIONS

La vallée du Bas-Fraser de Colombie-Britannique abrite de nombreuses Premières Nations dont les territoires traditionnels se trouvent à l'intersection des terres et des eaux gérées par Port Metro Vancouver. Le port et les Premières Nations comptent de nombreux intérêts communs, parmi eux la gérance environnementale et le développement économique.

Afin de faire avancer nos intérêts communs, nous continuons à faire participer activement les Premières Nations de manière à mieux comprendre leurs intérêts et préoccupations, d'inclure leurs perspectives à notre planification à long terme et de les faire participer à la croissance, au fonctionnement et à la gérance de la Porte d'accès de Vancouver.

Nous avons beaucoup à apprendre des différentes cultures des Premières Nations qui vivent dans la vallée du Bas-Fraser, et nous continuons à offrir à nos employés une formation interculturelle et des ateliers éducatifs afin d'améliorer leur compréhension et leur sensibilisation vis-à-vis de l'histoire, de la culture et des droits des Premières Nations. Nous reconnaissons que le succès futur de la Porte d'accès de Vancouver nécessite l'appui et la participation des Premières Nations.

Nous continuons à soutenir les Premières Nations par l'intermédiaire de notre programme d'investissements communautaires. Ce programme permet au port d'appuyer des événements importants et aux employés du port de participer de manière à perpétuer une communication et un dialogue fructueux avec les Premières Nations. En 2013, 10 % des fonds de notre programme d'investissements communautaires ont servi à financer des événements et des initiatives liés aux Premières Nations. Nous sommes fiers de commanditer la Marche pour la réconciliation de Reconciliation Canada, à laquelle 30 employés de Port Metro Vancouver ont participé afin de réunir des fonds et d'améliorer la sensibilisation vis-à-vis de cette initiative importante. Nous avons appuyé les Cercles de réconciliation Urban Aboriginal Bright New Day et le symposium des jeunes entrepreneurs et nous y avons participé.

Nous continuons à améliorer nos pratiques et nos processus en matière de consultation des Premières Nations, et nous avons repéré un certain nombre de défis que nous nous sommes engagés à relever. En 2013, nous avons obtenu des ressources supplémentaires pour l'équipe des Affaires autochtones afin de les aider à effectuer les travaux administratifs requis pour la gestion et le suivi des activités de consultation des Premières Nations. Ces travaux sont essentiels afin de nous permettre de remplir adéquatement notre rôle en matière de consultation. Nous reconnaissons que le nombre de renvois et les échéances d'examen des projets présentent un défi aux Premières Nations et aux ressources dont elles disposent; c'est pourquoi nous nous efforçons de faire preuve de polyvalence et de collaboration, et nous participons au financement quand cela est possible.

Dans le but de mieux faire participer les Premières Nations aux possibilités commerciales offertes par le port, nous avons mis sur pied un annuaire des entreprises autochtones et nous avons invité les entrepreneurs et les entreprises à s'y inscrire début 2014. L'objectif de cet annuaire consiste à créer une liste des entreprises autochtones qui souhaitent établir des relations commerciales avec le port, de façon à pouvoir communiquer avec elles lorsque des possibilités commerciales éventuelles se présenteront.

RELATIONS AVEC LE GOUVERNEMENT

L'approche de Port Metro Vancouver en ce qui a trait aux relations avec le gouvernement tient en un seul mot : collaboration. Après tout, cela va de soi. La collaboration est essentielle au succès de la Porte d'accès et joue un rôle central au sein de notre responsabilité à titre d'autorité portuaire, responsable de la gestion de terres qui bordent 16 municipalités, des terres d'une Première Nation signataire d'un traité et des terres provinciales le long de plus de 640 kilomètres de rivage.

Il est important de comprendre le contexte au sein duquel Port Metro Vancouver met en œuvre son mandat par l'intermédiaire de la collaboration. Contrairement aux ports américains voisins qui sont dirigés par des autorités municipales locales et des commissaires ou des directeurs administratifs nommés de façon politique, les ports canadiens sont des entités fédérales. Bien que le modèle américain permette potentiellement un lien local plus direct, les cycles électoraux ainsi que les problèmes et les pressions localisés ont tendance à nuire à la planification à long terme, aux investissements et à la collaboration nécessaires pour appuyer les priorités commerciales à l'échelle nationale et internationale. En tant que nation s'appuyant sur les chaînes d'approvisionnement commerciales, le Canada a choisi une approche différente et conféré un mandat aux autorités portuaires au plan national par l'intermédiaire de l'entrée en vigueur de la *Loi maritime du Canada* en 1998. Ainsi, Port Metro Vancouver travaille en collaboration étroite avec les gouvernements fédéral et provincial afin de planifier et d'offrir les capacités nécessaires pour répondre aux demandes d'échanges commerciaux des Canadiens, tout en travaillant avec le gouvernement municipal pour répondre aux besoins des collectivités locales.

En 2013, les principaux exemples d'intervention et de collaboration avec le gouvernement étaient les suivants :

- Participation active au sein de la Pacific Gateway Alliance.
- Présidence du Greater Vancouver Gateway Council.
- Participation au Comité du transport de la Chambre de commerce du Canada.
- Participation ou aide fournie relativement à plusieurs missions commerciales provinciales et fédérales, en particulier en ce qui a trait à des marchés sur lesquels Port Metro Vancouver fait preuve d'une présence établie.
- Présentation devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et devant les Comités permanents des transports, du commerce international et de l'agriculture du Parlement du Canada, offrant ainsi des commentaires sur la formation des échanges commerciaux et la réglementation liée au transport.
- Présentation devant le groupe fédéral d'experts sur la sécurité des pétroliers, afin de formuler des commentaires à propos de son rapport, et collaboration avec les gouvernements provinciaux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, le gouvernement fédéral et l'industrie afin d'adopter le Centre d'excellence pour le transport maritime du vrac liquide.
- Collaboration ou participation au financement d'initiatives, comme le Programme de contribution au dragage des chenaux locaux, l'initiative d'amélioration du fleuve Fraser, les stations de surveillance de la qualité de l'air dans l'agglomération de Vancouver et la mise en œuvre de la stratégie Parc intelligent afin de suivre par GPS les camions porte-conteneurs.
- Collaboration avec les gouvernements fédéral et provincial au sein du plan d'action commun visant à relancer le service de factage des conteneurs au niveau des terminaux de Port Metro Vancouver.
- Mise en œuvre d'un programme municipal de sensibilisation et de mesures d'engagement de la collectivité et des entreprises afin d'améliorer la compréhension mutuelle des questions et des enjeux liés aux opérations portuaires.

LIGNE RÉSERVÉE AUX COMMENTAIRES DE LA COMMUNAUTÉ

56 %
à propos du bruit

- 21 % Navires
- 21 % Terminaux/locataires
- 9 % Rail
- 5 % Autres

44 %
à propos d'autres problèmes

- 13 % Trafic des camions
- 10 % Qualité de l'air
- 4 % Lumière
- 3 % Contamination de l'eau (embarcations de plaisance)
- 2 % Sécurité
- 12 % Autres

Ces données s'appuient sur 370 appels généraux de plainte liée aux opérations portuaires reçus par l'intermédiaire de notre ligne réservée aux commentaires de la communauté et de notre site PortTalk. 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 22 à 29 du présent rapport.

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

ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ

Nous pensons que faire croître le port nécessite d'engager les communautés au sein desquelles nous menons des activités. En maintenant un dialogue continu avec les résidents et les intervenants communautaires, nous comprenons mieux leurs aspirations et les enjeux locaux, et nous pouvons aider les collectivités avoisinantes à prospérer.

Nous stimulons l'engagement de différentes façons, y compris par l'intermédiaire de trois groupes de liaison communautaire : le Groupe de liaison des terrains portuaires de Vancouver-Est, le Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord et le Comité de liaison communautaire du port à Delta. Nous suivons les valeurs et les principes clés de l'Association internationale pour la participation publique (IAP2), et nous informons les collectivités des initiatives spécifiques dirigées par le port afin de tenir compte de leurs commentaires et de leurs préoccupations.

Nous communiquons avec les collectivités locales en utilisant les nouvelles technologies et les médias sociaux afin de créer des occasions de dialogue et de collecte de commentaires. En 2013, nous avons amélioré notre présence sur les médias sociaux en fournissant au public d'autres moyens de communiquer avec nous, et pour nous d'autres moyens de communiquer avec eux. Nous avons poursuivi l'extension du site Web PortTalk (porttalk.ca) à titre de portail d'information et de consultation du public, et nous avons ajouté une page Facebook et un compte Twitter afin d'augmenter notre présence sur les médias sociaux.

Communiquez avec nous :
téléphone : 1-604-665-9000
courriel : information@portmetrovancouver.com
twitter.com/portmetrovan
facebook.com/portmetrovan
Site Web : portmetrovancouver.com ou porttalk.ca

BRUIT

La densité croissante et la proximité des secteurs résidentiels par rapport aux terrains portuaires, ainsi que l'augmentation de l'activité industrielle, sont des facteurs qui contribuent au fait que le bruit peut devenir problématique pour les communautés locales.

Nous sommes le plus grand port du Canada, et nous fonctionnons en permanence. Nos opérations génèrent du bruit, et cela peut avoir des répercussions sur les communautés avoisinantes.

Nous nous efforçons de mieux comprendre et de mieux gérer les problèmes liés au bruit. Notre ligne permanente réservée aux commentaires de la communauté nous donne un point de contact avec la collectivité, et elle nous permet de suivre les problèmes soulevés et de les transmettre aux parties responsables du bruit. Plus de la moitié des plaintes reçues de la communauté en 2013 étaient liées au bruit généré par les activités portuaires, en particulier les navires, les terminaux, les locataires et le trafic ferroviaire.

Nous savons que le bruit des générateurs des navires qui font escale à Roberts Bank pose problème aux résidents de Delta. Dans le cas d'une plainte de cette nature, les employés des opérations portuaires communiquent avec l'agent maritime du navire pour l'informer de la plainte et lui demander de prendre des mesures d'atténuation.

Les résidents de Vancouver qui habitent à proximité des terminaux de la rive sud se disent préoccupés du nombre croissant de camions porte-conteneurs qui fréquentent le port. Nous avons mis en place à cet effet notre stratégie de camionnage Parc intelligent (voir page 33).

Le bruit causé par le trafic ferroviaire pose un problème important sur la rive nord, mais de nombreux projets d'infrastructure en cours permettront d'atténuer ce problème. Par exemple, la construction de la route Low Level va 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.

En 2013, nous avons mis en œuvre notre programme de surveillance acoustique afin de pouvoir suivre en temps réel les niveaux acoustiques à certaines stations choisies situées sur les terrains portuaires. Nous avons collaboré avec des experts du bruit et pris en compte les commentaires de la collectivité afin de déterminer les meilleurs emplacements des stations de surveillance acoustique. Quatre stations de surveillance acoustique ont été installées sur le rivage de l'inlet Burrard, et trois autres seront installées à Delta en 2014. La surveillance des niveaux acoustiques nous permettra d'améliorer notre capacité à suivre et à déterminer les problèmes, à répondre aux préoccupations de la communauté et à déterminer si des améliorations opérationnelles peuvent permettre une réduction du bruit. Les stations de surveillance transmettent des données en continu, et nous comptons rendre ces renseignements disponibles sur notre site Web, portmetrovancouver.com.

180 000 $

collectés au cours de notre 14e gala annuel de financement du port.

INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Nous reversons jusqu'à 1 % de notre revenu net à des initiatives qui comptent pour les collectivités locales. Nous axons ces contributions sur trois objectifs clés : l'enrichissement communautaire, l'éducation et la formation, et le leadership environnemental. En 2013, nous avons financé 55 initiatives communautaires au sein de près de la totalité des communautés qui avoisinent le port.

Les bénéficiaires du programme de financement d'investissements communautaires comprenaient :

- Projet Pickle de Backyard Cooperative dans le cadre du programme Hort in the Hood
- Crab Water for Life Society pour la fête de Noël des enfants
- Delta Museum and Archives
- Fraser River Discovery Centre à New Westminster
- Festival Heart of the City organisé au Carnegie Centre de Vancouver
- Activité de financement du projet Hwlitsum First Nation Elders Oral History
- Festival du saumon organisé par Hyde Creek à Port Coquitlam
- Objectif zéro déchet du Rotary Club pendant le défilé de la fête du Canada sur la rive nord
- Festival du soleil de Tsawwassen
- Cercles de réconciliation Urban Aboriginal Bright New Day organisés par la Première Nation Musqueam
- Marine Mammal Rescue Centre de l'aquarium de Vancouver
- Prix femmes de mérite du YWCA

Nous avons récolté des fonds et sensibilisé nos voisins lors de notre gala annuel de financement du port. En 2013, les membres de l'industrie portuaire ont amassé 180 000 $ lors du 14e gala annuel. Les bénéficiaires incluent Mission Possible à Vancouver, Harvest Project à North Vancouver, et REACH Child and Youth Development Society à Delta. En 13 années d'existence, le Gala portuaire a permis de récolter près de 1,3 million de dollars pour des œuvres de bienfaisance locales qui améliorent la qualité de vie des collectivités.

Port Metro Vancouver contribue aux programmes d'éducation par le biais de ses bourses Partners in Education et de son Programme Leadership, offerts aux étudiants de niveaux secondaire et postsecondaire dans les communautés où nous menons des activités. Nous avons soutenu 119 élèves dans le cadre du Programme Leadership depuis sa création en 2004.

Pour en apprendre davantage à propos de notre approche en matière d'engagement communautaire, d'événements et d'investissements, consultez la page portmetrovancouver.com/community.

ÉVÉNEMENTS COMMUNAUTAIRES

Il est important pour nous d'entretenir de bonnes relations de voisinage. En 2013, notre équipe des Relations communautaires et notre mascotte, Salty, ont participé à 58 événements au sein de la région métropolitaine de Vancouver. Notre participation aux événements locaux a augmenté de 20 % par rapport à 2012 et comprenait les exemples suivants :

- Fête du Canada à la Place du Canada
- Festival Fingerling à Port Moody
- Journée porte ouverte gratuite à la Pacific National Exhibition
- Hats Off Day à Burnaby
- Ladner Pioneer May Days
- Party at the Pier à North Vancouver
- Point Grey Fiesta à Vancouver
- Richmond Maritime Festival
- Riverfest à New Westminster
- Surrey International Children's Festival

LINDSAYE AKHURST

MARINE MAMMAL RESCUE CENTRE DE L'AQUARIUM DE VANCOUVER (VANMRC)

Nous reversons jusqu'à 1 % de notre revenu net à des initiatives qui comptent pour nous et pour les collectivités locales. Nous vous présentons Lindsaye Akhurst, directrice du VANMRC.

Pouvez-vous nous en dire plus à propos du VANMRC?

Il s'agit d'un hôpital pour les mammifères marins malades, blessés ou orphelins. Chaque année, le VANMRC recueille plus de 100 mammifères marins et les réhabilite afin de les relâcher dans leur habitat naturel. Le centre fonctionne depuis les années 1960; depuis cette époque, nous avons sauvé la vie de plus de 2 500 mammifères marins.

Nous savons que la santé de l'habitat marin est importante pour le VANMRC, le port et les communautés de la région métropolitaine de Vancouver. Pouvez-vous nous en dire plus à propos de la relation entre ces trois acteurs en ce qui a trait à la santé de l'habitat marin?

Le principal objectif du VANMRC consiste à héberger et à soigner les mammifères marins malades, blessés ou abandonnés et de les réhabiliter afin de les relâcher dans leur habitat naturel. Avec le soutien du port et des communautés de la région métropolitaine de Vancouver, nous sommes en mesure d'atteindre cet objectif et d'aller même encore plus loin. Nous sommes en mesure de remplir une mission de service public en aidant les mammifères marins en péril en raison de la destruction de leur habitat ou des dommages environnementaux causés par les humains.

Pouvez-vous nous parler du programme sur lequel le port et le VAMMRC collaborent afin d'améliorer la condition sanitaire de l'habitat marin?

Le port participe depuis de nombreuses années à VAMMRC Celebration, un événement qui vise à éduquer nos partisans à propos du processus de réhabilitation des différents mammifères marins sauvés. Le port joue également un rôle important au moment de la relâche de nos phoques en nous aidant à les transporter jusqu'à l'océan.

ANAR POPATIA

FÊTE DU CANADA À LA PLACE DU CANADA

La fête du Canada à la Place du Canada a toujours constitué pour Port Metro Vancouver une excellente occasion de rencontrer les collectivités locales. Nous avons rencontré Anar Popatia, présidente du Canadian Club of Vancouver, pour qu'elle nous parle de son expérience de la fête du Canada à la Place du Canada, et de la fierté et du sentiment de connexion qu'elle pense que cet événement apporte aux communautés de la région métropolitaine de Vancouver.

Pouvez-vous nous parler de votre expérience à la Place du Canada, et en particulier de son événement phare, la fête du Canada à la Place du Canada?

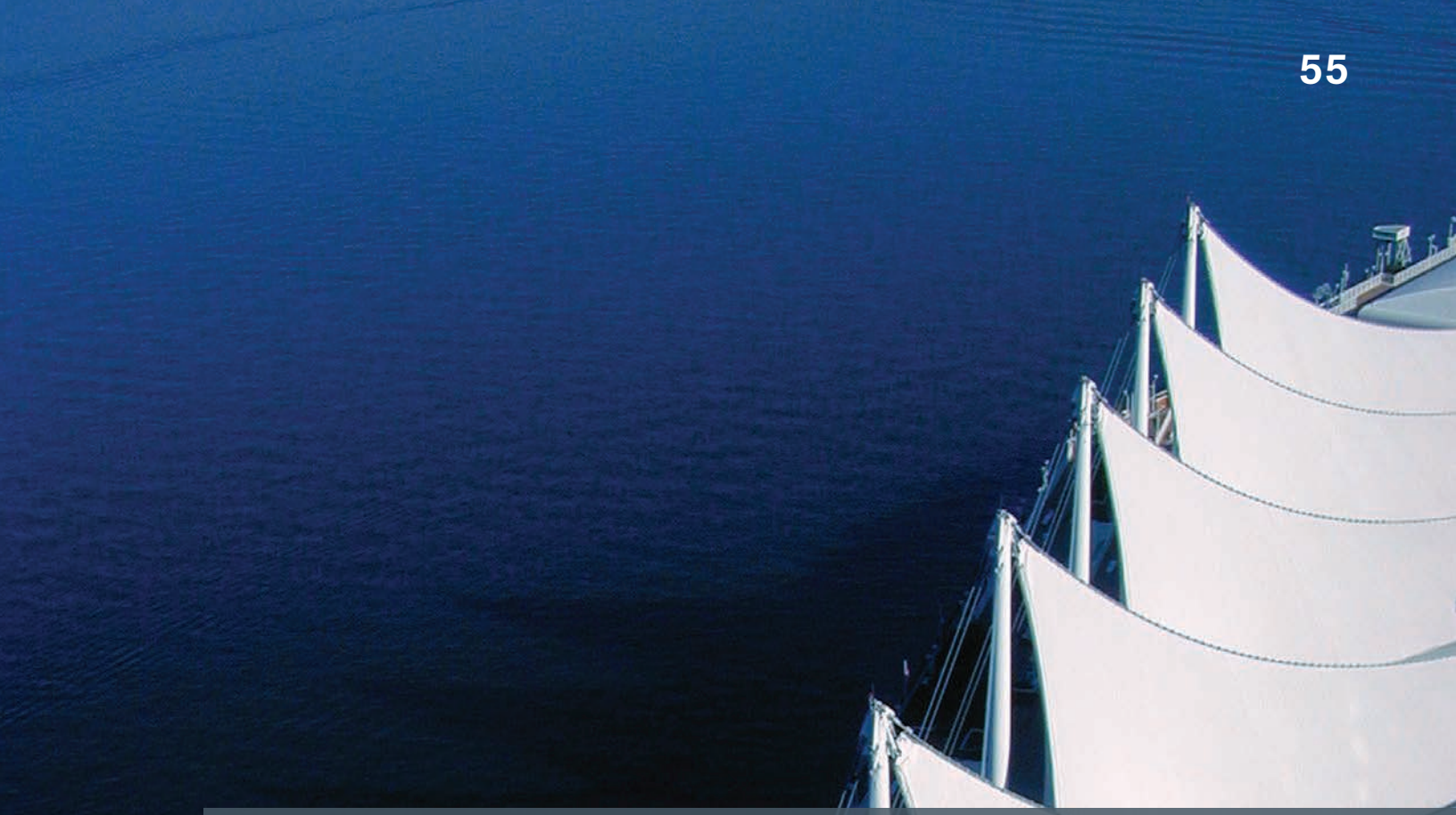
La Place du Canada est un lieu symbolique qui accueille des événements de calibre mondial et présente des expériences canadiennes inspirantes. Depuis l'Expo 86, la Place du Canada a servi de lieu de fête et de rassemblement, particulièrement lors de la fête du Canada à la Place du Canada, la deuxième plus importante célébration de la fête du Canada au pays. L'événement, organisé tous les 1er juillet, dispose d'une réputation remarquable au sein de la communauté, et il comprend une fête gratuite au bord du rivage, un défilé et un feu d'artifice. Dernièrement, depuis l'intégration de la Place du Canada à Port Metro Vancouver, la Place du Canada sert également à célébrer notre magnifique ville portuaire en pleine croissance par l'intermédiaire d'activités et d'expériences interactives.

Nous avons appris que vous avez eu la chance de faire partager votre expérience de la fête du Canada à la Place du Canada. Pouvez-vous nous en dire plus?

Il y a près de 22 ans, je suis devenue citoyenne canadienne lors d'une cérémonie de citoyenneté organisée lors de la fête du Canada à la Place du Canada. J'habite dans ce magnifique pays depuis plus de 25 ans. Alors que j'étais une jeune étudiante universitaire internationale, j'ai été saisie par la gentillesse et la générosité de mes compatriotes canadiens. Je me suis tout de suite sentie chez moi. Tout au long de mes études, de ma carrière et de mes activités commerciales, tout le soutien que j'ai reçu au Canada m'a portée. Le Canada m'a donné les moyens d'apprendre et de grandir, tout en me donnant l'occasion de rendre la pareille et en m'offrant l'espace nécessaire pour apprécier mon propre héritage. À chaque fois que je participe à la fête du Canada à la Place du Canada, je ressens le même sentiment de fierté que lorsque je suis devenue citoyenne canadienne. Au cours des dernières années, j'ai eu l'occasion d'être une intervenante invitée à participer à la cérémonie spéciale de citoyenneté au même titre que des représentants des gouvernements local, provincial et fédéral, des membres de l'équipe de leadership du port et d'autres intervenants. J'ai pu ainsi partager la passion et l'amour que je ressens pour ce formidable pays avec des nouveaux citoyens canadiens et des citoyens plus anciens, et ainsi les encourager à se mettre au service de leurs communautés et à leur tendre la main.

Pouvez-vous nous dire pourquoi vous pensez que la fête du Canada à la Place du Canada est bénéfique pour nos communautés?

La Place du Canada est un lieu d'échange qui permet de partager l'histoire canadienne et l'histoire du port avec les visiteurs et la population locale. La fête du Canada à la Place du Canada constitue un bon exemple de cet échange, parmi les autres événements communautaires qui s'y déroulent. Que nous célébrions la qualité de vie, l'histoire maritime, la citoyenneté, la fierté nationale, les efforts de maintien de la paix, le sport, les traditions, l'art ou la culture, il existe toujours un sentiment de fierté national lorsque vous vous rendez à la Place du Canada. Les nombreuses occasions de bénévolat et de stage étudiant offertes à la Place du Canada permettent aux groupes communautaires et aux citoyens de redonner à la communauté et de participer aux événements, aux dons de charité, et plus encore.



PLACE DU CANADA

La Place du Canada est un lieu symbolique de Vancouver, célèbre pour ses voiles blanches et ses expériences canadiennes inspirantes. Lieu dynamique, la Place du Canada accueille la nouvelle attraction de Vancouver, FlyOver Canada, ainsi que le Vancouver Convention Centre East Facility, le Pan Pacific Hotel Vancouver, le siège social de Port Metro Vancouver, le terminal de croisière de la Place du Canada et le complexe de bureaux World Trade Centre. La Place du Canada accueille des événements de calibre mondial, y compris la Journée nationale des Autochtones, la fête du Canada à la Place du Canada, un événement récompensé sur le plan international, et Noël à la Place du Canada.

La fête du Canada à la Place du Canada se déroule depuis 27 ans et accueille plus de 900 000 personnes chaque année afin de célébrer notre grand pays au cœur du secteur riverain de Vancouver. Il s'agit d'un événement communautaire gratuit qui offre une journée complète d'activités, y compris une fête de jour au bord du rivage, un défilé en soirée et un feu d'artifice multicommunautaire. L'événement compte de nombreux artistes canadiens de différents genres présents sur trois scènes, des spectacles itinérants, une zone interactive commémorant les Forces canadiennes, une zone pour les enfants, une grande variété de nourriture et bien plus encore.

Noël à la Place du Canada se déroule aussi depuis 27 ans et accueille plus de 50 000 personnes chaque année afin de célébrer les fêtes de fin d'année au terminal de croisière de la Place du Canada. Il s'agit d'un événement gratuit qui comprend des activités saisonnières, des lumières et un décor festifs, de la musique de Noël, et plus encore. En 2013, l'événement comptait une patinoire extérieure couverte, un train miniature, une piste de curling, des objets d'art et d'artisanat, les vitrines traditionnelles de Woodward, une multitude d'artistes, et une occasion de rencontrer le père Noël et de se faire photographier avec lui. De plus, l'événement comprenait plusieurs possibilités d'effectuer des dons charitables à des organisations telles que le programme Food Security for Children du centre communautaire Strathcona et la banque alimentaire Greater Vancouver Food Bank.

La Journée nationale des Autochtones se déroule depuis les quatre dernières années à la Place du Canada, et l'événement communautaire gratuit accueille plus de 7 000 personnes venues célébrer l'art, les chansons, les danses, les traditions, la nourriture autochtones, et plus encore.

En 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. L'année 2013 marque la première année complète d'exploitation de cette nouvelle structure organisationnelle intégrée. Nous allons continuer à réunir les deux organisations par le biais d'événements, de programmation et de gestion des installations.

APERÇU DU RENDEMENT DE L'ENTREPRISE

CATÉGORIE	MESURE	UNITÉS	2013		2012	2011
NOTRE PERSONNEL						
Employés	Nombre total d'employés	N^bre^	293	✔	291	226
	Employés embauchés	N^bre^	35	✔	83	46
	Employés ayant quitté le Port	N^bre^	31	✔	18	26
	Taux de roulement du personnel	%	8	✔	5	9
Formation et perfectionnement	Investissement en matière de formation et de perfectionnement[1]	$	602 163	✔	515 525	365 323
	Investissement moyen en formation par employé	$	2 055	✔	2 070	1 631
	Nombre d'employés ayant suivi cette année une formation de sensibilisation au harcèlement[2]	N^bre^	62	✔	26	42
NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE						
Utilisation d'énergie directe	Diesel	GJ	3 929		3 678	3 295
	Gaz naturel	GJ	2 075		2 037	2 549
	Essence	GJ	805		799	804
	Propane	GJ	147		106	150
	Total	GJ	6 956	✔	6 620	6 798
Utilisation d'énergie indirecte	Gaz naturel	GJ	6 783		5 426	3 581
	Électricité[3]	GJ	9 967		11 819	17 612
	Total	GJ	16 750	✔	17 245	21 193
Réduction de la consommation énergétique	Réduction de la consommation électrique des bureaux de Port Metro Vancouver grâce à des mesures d'économie d'énergie	GJ	0[4]	✔	238	100
	Économie de carburant liée à l'utilisation de véhicules hybrides[5]	litres	2 868	✔	3 208	1 780
Émissions de gaz à effet de serre[6]	Niveau 1	$teCO_2$	473		449	446
	Niveau 2	$teCO_2$	378		362	293
	Niveau 3	$teCO_2$	500		458	425
	Total	$teCO_2$	1 351	✔	1 269	1 164
Réduction des émissions de GES	Réduction liée à l'utilisation de véhicules hybrides	$teCO_2$	6,7	✔	7,1	4,3
	Compensation des émissions de gaz à effet de serre	%	100	✔	100	100
Aérocontaminants courants	Oxydes d'azote	kg	4 592	✔	4 261	3 876
	Oxydes de soufre	kg	49	✔	55	47
	Particules en suspension $\leq 2.5\mu m$	kg	437	✔	398	366
Transport durable	Participation au défi « Navetteurs »	%	60	✔	49	49
Déchets[7]	Compostés	kg	6 500	✔	8 090	s.o.
	Recyclés	kg	14 308	✔	s.o.	s.o.
	Décharge	kg	5 627	✔	5 950	s.o.
	Taux de réacheminement des déchets	%	79	✔	s.o.	s.o.
Conformité environnementale[8]	Amendes	$	0	✔	0	0
	Sanctions non monétaires	N^bre^	0	✔	0	0

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

s.o. Sans objet

CATÉGORIE	MESURE	UNITÉS	2013		2012	2011
NOS RÉSULTATS FINANCIERS						
Résultats financiers[9]	Valeur totale générée (milliers)	$	210 901	✔	188 598	182 449
	Valeur totale distribuée (milliers)	$	116 508	✔	93 471	110 464
	Valeur économique retenue (milliers)	$	94 393	✔	95 127	71 985
Fonds pour les dépenses de capital[10]	Financement reçu pour les projets d'investissement (milliers)	$	63 986	✔	12 045	19 455
Risques de corruption	Domaines d'activité stratégiques soumis à des analyses de risques en matière de corruption[11]	%	100	✔	100	100
INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE						
Engagement	Événements d'engagement et consultations publiques	N^bre	524		600	s.o.
	Événements communautaires	N^bre	58		48	40
Investissement	Investissements communautaires[12]	$	440 000		420 000	462 000

1 Investissement en matière de formation et de perfectionnement ce qui comprend des conférences, des voyages et autres frais de formation indirects. Ces éléments ne sont pas compris dans les chiffres de 2011 puisque ces renseignements n'étaient pas disponibles à cette époque.

2 Les nouveaux employés doivent suivre une formation en ligne de sensibilisation au harcèlement. En 2013, 62 employés ont suivi cette formation qui prend environ 30 minutes. Cela représente 21 % du nombre total d'employés. Les nouveaux employés qui ont été embauchés vers la fin de l'année 2013 suivront cette formation en 2014.

3 Plus de 95 % de l'électricité produite par BC Hydro provient des installations hydroélectriques.

4 Aucune mesure particulière d'économie d'énergie n'a été prise dans nos installations en 2013 en raison des travaux requis pour optimiser le système de chauffage, de ventilation et de climatisation de nos bureaux de la Place du Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez la page 19.

5 Cela représente l'économie de carburant liée à l'utilisation de véhicules hybrides comparés à celle de véhicules standards moyens.

6 Nos 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 « 2013 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying Greenhouse Gas Emissions » publié en décembre 2013 par le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et sur les parties 1, 2 et 3 du Rapport d'inventaire national 1990–2011 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, Convention-cadre des Nations Unies, d'Environnement Canada. Nos données sur les émissions de gaz à effet de serre comprennent une composante d'émissions biogéniques (bioCO_2), conformément au document « 2013 B.C. Best Practices Methodology », en vertu du règlement « Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation ». Ces émissions biogéniques représentent environ 1 % de nos émissions totales. L'intensité du facteur d'émission de gaz à effet de serre pour l'électricité tel que le rapporte BC Hydro est significativement inférieure en 2013 à ce qu'elle était l'année précédente, 14 teCO_2/GWh contre 25 teCO_2/GWh, respectivement. L'application de nouveau facteur plus faible d'émission d'électricité débouche sur une baisse d'environ 2 % du total de nos émissions. Les renseignements concernant les trajets en avion recueillis par nos agents de voyage d'affaires ne comprennent pas les déplacements effectués avec Helijet, ni ceux en hydravion, ni encore les vols réservés directement par les employés.

7 Les données relatives aux déchets compostés, aux plastiques, verres et métaux recyclés et aux déchets destinés à l'enfouissement sont fournies mensuellement par notre prestataire de service en matière de déchets. À la fin 2013, notre prestataire de service en matière de rebuts confidentiels a fourni une estimation de notre recyclage de déchets confidentiels papier sur la base du nombre de collectes et du volume de la poubelle de rebuts confidentiels. Pour calculer le volume des autres déchets papier recyclés, nous avons réalisé une vérification interne sur les déchets papier pendant deux semaines en octobre 2013, et nous avons extrapolé les chiffres annuels à partir de ces données.

8 Il n'y aucun cas repéré de non-conformité aux lois et règlements environnementaux en 2013.

9 La valeur totale générée représente nos produits d'exploitation. La valeur totale distribuée représente nos dépenses. La valeur économique retenue représente notre revenu net. Les résultats financiers de 2011 et 2012 ont été révisés en raison de l'adoption des modifications apportées à la norme comptable internationale n° 19 relative aux avantages sociaux des employés, et en particulier en ce qui a trait à la nécessité d'utiliser le même taux d'actualisation lors du calcul des intérêts liés au passif et du rendement attendu sur les actifs du régime.

10 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 des ressources d'infrastructure, d'alimentation à quai et de sécurité.

11 L'ensemble des 19 unités opérationnelles de Port Metro Vancouver a été évalué relativement aux risques en matière de corruption dans le cadre de notre initiative de gestion du risque d'entreprise.

12 Cela comprend des investissements réalisés par l'intermédiaire du fonds d'investissement communautaire, des bourses scolaires et des dons caritatifs de même montant que les dons des employés. Les investissements passant par le programme de dragage des chenaux locaux ne sont pas compris.

NOTRE PERSONNEL ✔

	Contrat de travail		Type d'emploi		Employés embauchés		Employés ayant quitté le Port		Taux de roulement du personnel[13]	Taux de nouvelles embauches[13]
	Permanent	Temporaire	Temps plein	Temps partiel	Permanent	Temporaire	Permanent	Temporaire		
Total	253	40	284	9	15	20	20	11	8 %	6 %
Homme	130	16	145	1	10	8	12	6	9 %	8 %
Femme	123	24	139	8	5	12	8	5	7 %	4 %
Moins de 30 ans	15	11	26	–	2	3	1	1	7 %	13 %
De 30 à 50 ans	165	25	181	9	12	12	10	8	6 %	7 %
Plus de 50 ans	73	4	77	–	1	5	9	2	12 %	1 %

13 Le calcul du taux de roulement des employés et du taux de nouvelles embauches repose seulement sur les employés permanents.

EY
Building a better working world

DÉCLARATION 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 »), et à la norme ISO 14064 – Partie 3 : *Spécifications et lignes directrices pour la validation et l'audit des déclarations sur les gaz à effet de serre*.

PORTÉE DE NOTRE MISSION

Nous avons effectué une mission combinée de certification « raisonnable » et « limitée » quant à l'information sur la performance mentionnée dans le Rapport sur le développement durable 2013 (le « rapport ») de Port Metro Vancouver pour la période allant du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2013. 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 2013 indiquées dans l'index GRI tel qu'il est présenté dans le rapport, et exprimer une opinion à ce sujet :
  - » EN16 : 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, ce sont 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, 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, 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, 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)

- Une certification « limitée » comprend principalement 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

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

- **Élément n° 1 :** Lignes directrices G3.1 du GRI
- **Élément n° 2 :** Norme ISO 14064 – Partie 1 et critères élaborés à l'interne par la direction sur la base des 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

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.

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 et les limites organisationnelles.
- 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 déclarations sur les gaz à effet de serre et la carboneutralité.

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 2011 et 2012.
- 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 2013, 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 2013, conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1 et aux critères élaborés en interne par la direction.

Élément n° 4 – Niveau d'application du GRI : 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 2013.

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 2013.

Ernst & Young LLP

Comptables Agréés
Vancouver, Canada
14 mai 2014

INDEX GRI

INDICATEUR GRI		PAGE
1	**STRATÉGIE ET ANALYSE**	
1.1	Énoncé du décideur principal de l'organisation	3
1.2	Description des impacts, risques et opportunités majeurs	2 à 4, 17
2	**PROFIL DE L'ORGANISATION**	
2.1	Nom de l'organisation	Page de couverture
2.2	Principaux produits et/ou services et marques correspondants	6 et 7, 12
2.3	Structure opérationnelle de l'organisation	5, 12
2.4	Lieu où se trouve le siège de l'organisation	9, 11
2.5	Nombre de pays où l'organisation est implantée	9, 11
2.6	Nature du capital et forme juridique	12
2.7	Marchés desservis	6 à 9, 14
2.8	Taille de l'organisation	11, 12, 17, 56 et 57
2.9	Changements significatifs au cours de la période de rapport relativement à la taille, à la structure et à la propriété[1]	61
2.10	Récompenses reçues au cours de la période de rapport	19, 35
3.0	**PARAMÈTRES DU RAPPORT**	
3.1	Période considérée	5
3.2	Date du dernier rapport publié	4
3.3	Cycle considéré	4
3.4	Personne-ressource pour toute question sur le rapport ou son contenu	5
3.5	Processus de détermination du contenu du rapport	4
3.6	Périmètre du rapport	5
3.7	Indication des éventuelles limites spécifiques du champ ou du périmètre du rapport	5
3.8	Coentreprises, filiales et autres entités	5
3.9	Techniques de mesure des données	5
3.10	Explication des conséquences de toute reformulation d'informations communiquées dans des rapports antérieurs	17
3.11	Changements significatifs par rapport aux périodes de rapport précédentes au sujet de la taille, du périmètre et des méthodes de mesure	5, 17
3.12	Tableau indiquant l'emplacement des éléments d'information requis dans le rapport	60 et 61
3.13	Validation du rapport par des personnes externes à l'organisation	58 et 59
4.0	**GOUVERNANCE**	
4.1	Structure de gouvernance de l'organisation	12
4.2	Indiquer si le président du conseil d'administration est aussi un administrateur exécutif	12
4.3	Administrateurs indépendants et/ou non exécutifs	12
4.4	Mécanismes permettant aux actionnaires et aux salariés de faire des recommandations au conseil d'administration	12
4.5	Lien entre les rémunérations et la performance de l'organisation	16, 19
4.6	Processus mis en place pour éviter les conflits d'intérêts	12
4.7	Processus de détermination de la composition, des qualifications et de l'expertise exigée des membres du conseil d'administration	12
4.8	Missions ou valeurs, codes de bonne conduite et principes	12, 19, 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	12, 17
4.10	Processus d'évaluation de la performance propre du conseil d'administration	12
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	46
4.12	Chartes d'origine extérieure en matière économique, environnementale et sociale	50, 58 et 59
4.13	Affiliation à des associations[2]	61
4.14	Liste des groupes de parties prenantes inclus par l'organisation	14
4.15	Base d'identification et sélection des parties prenantes avec lesquelles dialoguer	4,14
4.16	Démarche du dialogue avec les parties prenantes	4, 14 et 15, 24 à 28, 31, 45, 48 à 51
4.17	Questions et préoccupations clés soulevées via le dialogue avec les parties prenantes	22 à 28, 30 à 33, 36 et 37, 42 à 45, 48 à 51

INDICATEUR GRI		PAGE
	INDICATEURS DE PERFORMANCE ÉCONOMIQUE	
	Méthode de gestion	17
EC1	Valeur économique directe créée et distribuée	17, 57
EC4	Subventions et aides publiques reçues	57
	INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	
	Méthode de gestion	19, 42 à 46
EN3	Consommation d'énergie directe répartie par source d'énergie primaire	56
EN4	Consommation d'énergie indirecte répartie par source d'énergie primaire	56
EN5	Énergie économisée grâce à l'efficacité énergétique	56
EN6	Initiatives pour fournir des produits et des services reposant sur des sources d'énergie renouvelables ou à rendement amélioré	44
EN7	Initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues	19, 56
EN16	Émissions totales, directes ou indirectes, de gaz à effet de serre	56
EN17	Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre	56
EN18	Initiatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et réductions obtenues	19, 56
EN20	Émissions de NOx, SOx et autres émissions significatives dans l'air	56
EN22	Masse totale de déchets, par type et par mode de traitement	56
EN26	Initiatives pour réduire les répercussions environnementales des produits et des services	40, 44
EN28	Montant des amendes significatives et nombre de sanctions non pécuniaires pour non-respect des législations et des réglementations en matière d'environnement	56
	INDICATEURS EN MATIÈRE DE PRATIQUES DE TRAVAIL ET DE TRAVAIL DÉCENT	
	Méthode de gestion	18 et 19
LA1	Effectif total par type d'emploi et contrat de travail	56 et 57
LA2	Nouvelles embauches et taux de roulement du personnel	56 et 57
LA10	Nombre moyen d'heures de formation par salarié[3]	56
LA11	Programmes de gestion des compétences et d'apprentissage continu[4]	18 et 19
	INDICATEURS EN MATIÈRE DES DROITS DE LA PERSONNE	
	Méthode de gestion	18 et 19
HR3	Formation des employés en matière de politiques et de procédures liées aux droits de la personne	56
	INDICATEURS DE PERFORMANCE SOCIÉTALE	
	Méthode de gestion	17, 48 à 52
SO2	Domaines d'activité stratégiques soumis à des analyses de risques en matière de corruption	57
SO10	Mesures relatives aux activités ayant des incidences réelles ou potentielles sur les collectivités locales[5]	24 à 28, 33, 44 et 45, 48, 50 et 51
	INDICATEURS DE PERFORMANCE RELATIFS À LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS	
	Méthode de gestion	31
PR5	Pratiques relatives à la satisfaction client	31

1 Il n'y a eu, pendant la période de rapport, aucun changement important relativement à la taille, à la structure et à la propriété de l'organisation.

2 Nous faisons partie de nombreuses associations telles que l'Association des administrations portuaires canadiennes, l'American Association of Port Authorities, l'Alliance verte, le Business Council of British Columbia, le Vancouver Board of Trade, l'Association internationale pour la participation publique, l'Association internationale des professionnels de la communication, le Conseil canadien pour le commerce autochtone, l'Industry Council for Aboriginal Business, l'Aboriginal Skills Group, la Chambre de commerce du Canada, la Cruise Industry Association of B.C. et le Vancouver Maritime Museum.

3 L'indicateur LA10 n'est reporté qu'en partie, conformément aux Lignes directrices G3.1 de l'index GRI, dans la mesure où les renseignements concernant le nombre total d'heures passées en formation par sexe, contrat de travail et type d'emploi ne sont pas disponibles.

4 La certification a été fournie relativement à l'existence de cinq 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, programme de gestion stratégique et de direction, programme incitatif individuel de primes et programme d'aide aux employés.

5 La certification a été fournie relativement à l'existence de sept initiatives de gestion des répercussions des activités sur les collectivités locales. Ces initiatives sont les suivantes : consultation pour les projets, système de délivrance de permis aux camions, alimentation à quai pour les navires de croisière, ligne réservée aux réactions de la communauté, groupes de liaison communautaire, programme de surveillance acoustique et dialogue par l'intermédiaire de PortTalk et des médias sociaux.

Notre mission

Favoriser la croissance de la Porte d'accès du Pacifique du Canada de manière à améliorer le bien-être des Canadiens et à inspirer un sentiment de fierté nationale.

Notre vision

Être reconnu comme une Porte de niveau international en reliant le Canada de manière efficience et durable à l'économie internationale, suscitant le soutien de nos clients et des communautés à l'échelle locale et nationale.

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.

DÉVELOPPEMENT DURABLE
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.com/portmetrovan
facebook.com/portmetrovan
Site Web : portmetrovancouver.com

Canada

Conception : Signals
ISSN 2292-7689 (imprimé)
ISSN 2292-7697 (en ligne)