RAPPORT SUR LA DURABILITÉ 2014

TROUVER UN JUSTE ÉQUILIBRE ENTRE LES PRIORITÉS

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE GRÂCE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

TRANSPORTER

510 millions

DE DOLLARS DE MARCHANDISES QUOTIDIENNEMENT

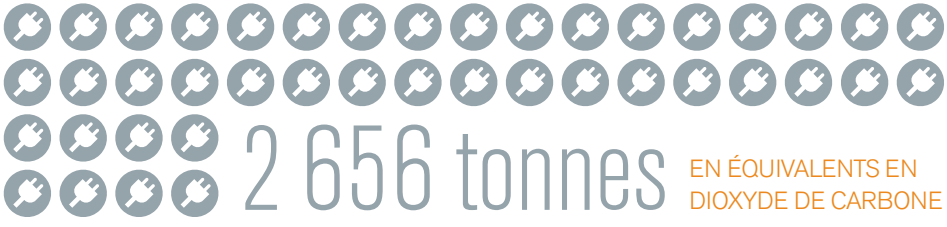
RELIER LES CANADIENS À PLUS DE

160

ÉCONOMIES MARCHANDES

ENVIRONNEMENT SAIN

RACCORDER 76 NAVIRES DE CROISIÈRE À L'ALIMENTATION À QUAI, POUR OBTENIR UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE



2 656 tonnes

EN ÉQUIVALENTS EN DIOXYDE DE CARBONE

COMMUNAUTÉS FLORISSANTES

INSTALLER 10 dispositifs de surveillance acoustique en temps réel SUR LES TERRAINS DU PORT

TRAVAILLER DE CONCERT AVEC

3 comités de liaison communautaire

FACILITER L'ÉCHANGE DE

140 millions

DE TONNES DE MARCHANDISES ANNUELLEMENT

CRÉER ENVIRON

100 000 emplois

AU SEIN DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT À TRAVERS LE CANADA

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DES NAVIRES EN COLLABORATION AVEC

520

PARTICIPANTS À NOTRE PROGRAMME ÉCOACTION

COLLABORER AVEC METRO VANCOUVER POUR INSTALLER

7 nouveaux dispositifs de surveillance de la qualité de l'air DANS BURRARD INLET

PROTÉGER NOTRE ENVIRONNEMENT EN EFFECTUANT

265 examens environnementaux

EFFECTUER UNE FORMATION AVEC

120 personnes issues de 30 organisations

AFIN DE RENFORCER LA COORDINATION EN CAS D'URGENCE

407 ÉVÉNEMENTS DE MOBILISATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

L'administration portuaire de Vancouver-Fraser, qui mène ses activités sous le nom de Port Metro Vancouver, supervise le plus grand port du Canada. Les terres, les eaux, l'infrastructure et les services qui ensemble forment la Porte d'accès de Vancouver, ouvrent le Canada sur le monde en reliant des personnes disposant de potentiel économique. Notre mandat, tel qu'il est précisé dans la *Loi maritime du Canada,* consiste à soutenir la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada tout en offrant un niveau élevé de sécurité, en protégeant l'environnement et en répondant aux besoins et aux priorités à l'échelle locale.

TABLE DES MATIÈRES

02 Messages de la direction

04 À notre propos

06 Notre approche en matière de durabilité

08 Notre approche en matière de production de rapports

10 Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

12 Données économiques clés

14 Efficience et fiabilité de la Porte d'accès

16 Étude de cas : Camionnage

18 Utilisation et disponibilité des sols

20 Développement de l'infrastructure

22 Environnement sain

24 Émissions atmosphériques

26 Étude de cas : Collaboration pour la surveillance de la qualité de l'air

28 Biodiversité

30 Communautés florissantes

32 Relations avec les groupes autochtones

34 Répercussions sur les communautés environnantes

36 Étude de cas : Gérer le bruit du Port

38 Sûreté et sécurité

40 Aperçu du rendement de l'entreprise

41 À propos du présent rapport

42 Déclaration de certification indépendante

44 Index du contenu G4 de Global Reporting Initiative

NOTRE APPROCHE EN MATIÈRE DE DURABILITÉ COMMENCE AVEC LES TROIS THÈMES SUIVANTS :

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE GRÂCE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

ENVIRONNEMENT SAIN

COMMUNAUTÉS FLORISSANTES

MESSAGE DU PRÉSIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

« Nos activités sont dynamiques et comportent de nombreux intervenants, ce qui rend indispensables le dialogue et l'intégration de leurs points de vue à notre planification à long terme. »

TROUVER LE JUSTE ÉQUILIBRE

Nous supervisons le plus grand port du Canada qui relie les Canadiens à plus de 160 économies dans le monde. La grande diversité des biens qui transitent par le port contribue à notre qualité de vie. Pour comprendre comment le port influence au quotidien notre vie à tous, il suffit d'envisager la routine matinale habituelle, par exemple du café, une banane et même les chaussures qui nous permettent de nous rendre au travail. En imaginant le parcours de ces produits, on entrevoit la nature complexe de la chaîne d'approvisionnement mondiale qui assure notre mode de vie quotidien.

Après cinq années passées au sein du conseil d'administration de Port Metro Vancouver, je peux affirmer avec assurance que ce secteur est complexe, que notre rôle en tant qu'administration portuaire est exigeant et que la réussite suppose de trouver constamment un juste équilibre entre de multiples priorités et intérêts.

Pour trouver cet équilibre entre des priorités complexes et la nécessité de faire preuve de leadership en matière de durabilité, il faut disposer d'une vision solide sur les changements à long terme et les défis futurs. Nos activités sont dynamiques et comportent de nombreux intervenants, ce qui rend indispensables le dialogue et l'intégration de leurs points de vue à notre planification à long terme.

C'est pourquoi je suis très fier d'annoncer qu'en 2014, notre initiative de création de scénarios Port 2050 a continué de rassembler les intervenants, à savoir le gouvernement, l'industrie et les communautés, pour discuter de notre avenir commun. Nous avons réexaminé les quatre scénarios d'avenir plausibles élaborés il y a quatre ans afin d'améliorer notre compréhension des facteurs clés de changement et de rafraîchir notre perspective au sujet du visage de notre région dans 35 ans.

Outre Port 2050, nous avons achevé un processus de participation de deux ans visant à élaborer une définition du terme « Porte d'accès durable », ce qui apporte une autre référence significative à la planification à long terme.

Au terme de presque trois années de consultation, nous avons achevé notre plan d'utilisation des sols exhaustif qui orientera le développement du port durant les 15 à 20 prochaines années.

Les avis des intervenants sont indispensables à ces initiatives et représenteront sans aucun doute les catalyseurs de la discussion continue portant sur la durabilité à long terme de la Porte d'accès. Ce n'est qu'en travaillant de concert que nous pourrons planifier collectivement l'avenir de ce port afin de garantir que les prochaines générations de Canadiens profitent de la prospérité économique qu'apportent les échanges commerciaux.

Je voudrais remercier les membres du conseil d'administration de leur leadership constant tout au long de l'année 2014 et féliciter l'équipe de direction et l'ensemble du personnel de l'administration portuaire pour une nouvelle année record. Je souhaite surtout souligner la participation passionnée et enthousiaste de tous les intervenants du port qui font leur part à nos côtés au fil du temps et qui sont indispensables à notre réussite.

Craig Neeser
Président du conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

NOTRE ÉLAN NOUS POUSSE VERS LA DURABILITÉ

Nous voulons nous assurer que les générations suivantes continuent de profiter des avantages qu'offrent les échanges commerciaux, un environnement sain et des communautés florissantes.

De sérieux défis se sont posés à nous en 2014 et nous les avons relevés en trouvant des solutions qui auront des répercussions positives au cours des prochaines années.

Le port a par exemple été considérablement perturbé lorsque les exploitants de camions ont utilisé des moyens de pression et ont interrompu le travail dans les principaux terminaux de conteneurs, ce qui a entraîné des répercussions sur les entreprises partout au pays. Nous avons travaillé de concert avec les exploitants de camions, le gouvernement et l'industrie afin de mettre en œuvre le programme Parc intelligent qui vise à résoudre les problèmes des temps d'attente et des prix cassés qui pesaient sur la capacité des conducteurs à gagner correctement leur vie. Il reste du travail à faire, et bien qu'il s'agisse d'un processus éprouvant, la solution mise au point en 2014 aidera à placer l'industrie sur le chemin de la réussite à long terme en apportant de la stabilité et un meilleur équilibre entre les priorités économiques, environnementales et sociales.

Dans la vallée du bas Fraser, la rareté des terres industrielles disponibles constitue une réalité vitale et complexe. La durabilité du port nécessite une planification et un développement de l'infrastructure minutieux. Nous collaborons avec tous les paliers de gouvernement et l'industrie afin d'optimiser l'utilisation des terres existantes et de réduire les répercussions pour les communautés.

Les projets de la route Low Level et de corridor de la rive sud, comme d'autres projets terminés ou en voie de l'être, constituent d'excellents exemples de cette collaboration et montrent ce que nous pouvons accomplir lorsque nous planifions et travaillons de concert.

Pour améliorer encore davantage la gestion des répercussions du port sur les communautés environnantes, nous avons mis en œuvre une série d'initiatives telles que notamment la surveillance du bruit en temps réel, les stations de surveillance de la qualité de l'air et un programme de réduction des émissions de particules en suspension provenant de l'équipement diesel autre que celui lié au transport routier. Avec un éventail d'autres programmes environnementaux, nous faisons bouger le port dans une direction dont nous pouvons tous être fiers.

Je remercie le conseil d'administration de son soutien et de ses conseils tout au long de l'année 2014 et témoigne ma sincère gratitude à l'ensemble des employés et intervenants du port dévoués et enthousiastes qui ont collectivement contribué à notre réussite.

Robin Silvester
Président-directeur général

« Notre passion liée au fait de servir le Canada et de rendre possible sa prospérité économique grâce aux échanges commerciaux nous pousse à planifier la durabilité à long terme du port. »

À NOTRE PROPOS

L'administration portuaire Vancouver-Fraser, qui mène ses activités sous le nom de Port Metro Vancouver (PMV), est chargée de faciliter le commerce transitant par le plus important port du Canada. Port Metro Vancouver est une société sans actionnaires, financièrement autonome, constituée en janvier 2008 par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada,* et relevant du ministre fédéral des Transports. Notre mandat, tel qu'il est précisé dans la Loi, consiste à contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada, tout en fournissant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement, et à répondre aux besoins et aux priorités à l'échelle locale.

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

NOTRE VISION Être reconnu comme une Porte d'accès de niveau international en reliant le Canada de manière performante et durable à l'économie internationale, et en suscitant l'appui de nos clients et des communautés à l'échelle locale et nationale.

GOVERNANCE

Notre conseil d'administration divers et indépendant se compose de 11 membres : quatre personnes nommées par les gouvernements fédéral, provincial et local, y compris une personne nommée représentant les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, ainsi que sept personnes nommées représentant le gouvernement fédéral et recommandées par les utilisateurs du port.

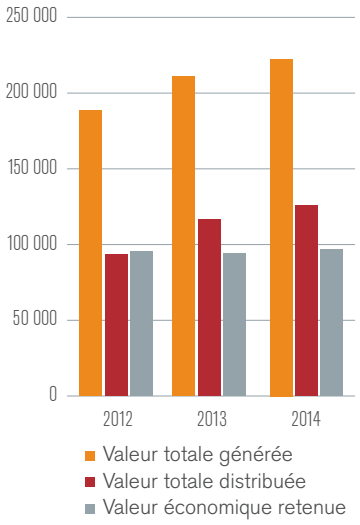
Le Comité de la responsabilité sociale et communautaire de l'entreprise du conseil offre une supervision et une orientation stratégique sur les sujets connexes, y compris le présent rapport sur la durabilité.

Apprenez-en davantage sur la gouvernance à l'adresse portmetrovancouver.com/about

RENDEMENT FINANCIER

Notre rapport financier annuel offre un aperçu de notre rendement financier, y compris une discussion et une analyse de la direction et des états financiers détaillés.

RÉSULTATS FINANCIERS (en milliers de dollars)



Données certifiées jusqu'à un niveau limité

Apprenez-en davantage sur notre rendement financier à l'adresse portmetrovancouver.com/accountability

LE SAVIEZ-VOUS?

Les administrations portuaires canadiennes ne sont pas financées par l'argent des contribuables.

Il s'agit de sociétés de capitaux autonomes qui touchent des revenus de location des terminaux et des autres locataires, ainsi que différents frais commerciaux qui sont réinvestis dans l'infrastructure et les services liés au port.

JURIDICTION

Nous sommes responsables de la gestion de plus de 16 000 hectares d'eau, de plus de 1 000 hectares de terres, et de biens situés sur des centaines de kilomètres de rivage.

De Roberts Bank au fleuve Fraser et jusqu'à Burrard Inlet, notre juridiction borde 16 municipalités et se trouve à l'intersection des territoires traditionnels invoqués et établis et des terres cédées en vertu d'un traité de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral.

Nous menons nos activités depuis notre siège social de la Place du Canada, au centre-ville de Vancouver, ainsi que dans nos installations situées sur la rive sud de Burrard Inlet et sur l'île Annacis.

Les opérations de l'entreprise sont neutres en carbone depuis 2010, ce qui comprend l'achat de 1 419 tonnes de crédits d'émission de carbone pour l'année 2014.

Données certifiées jusqu'à un niveau limité

321
employés

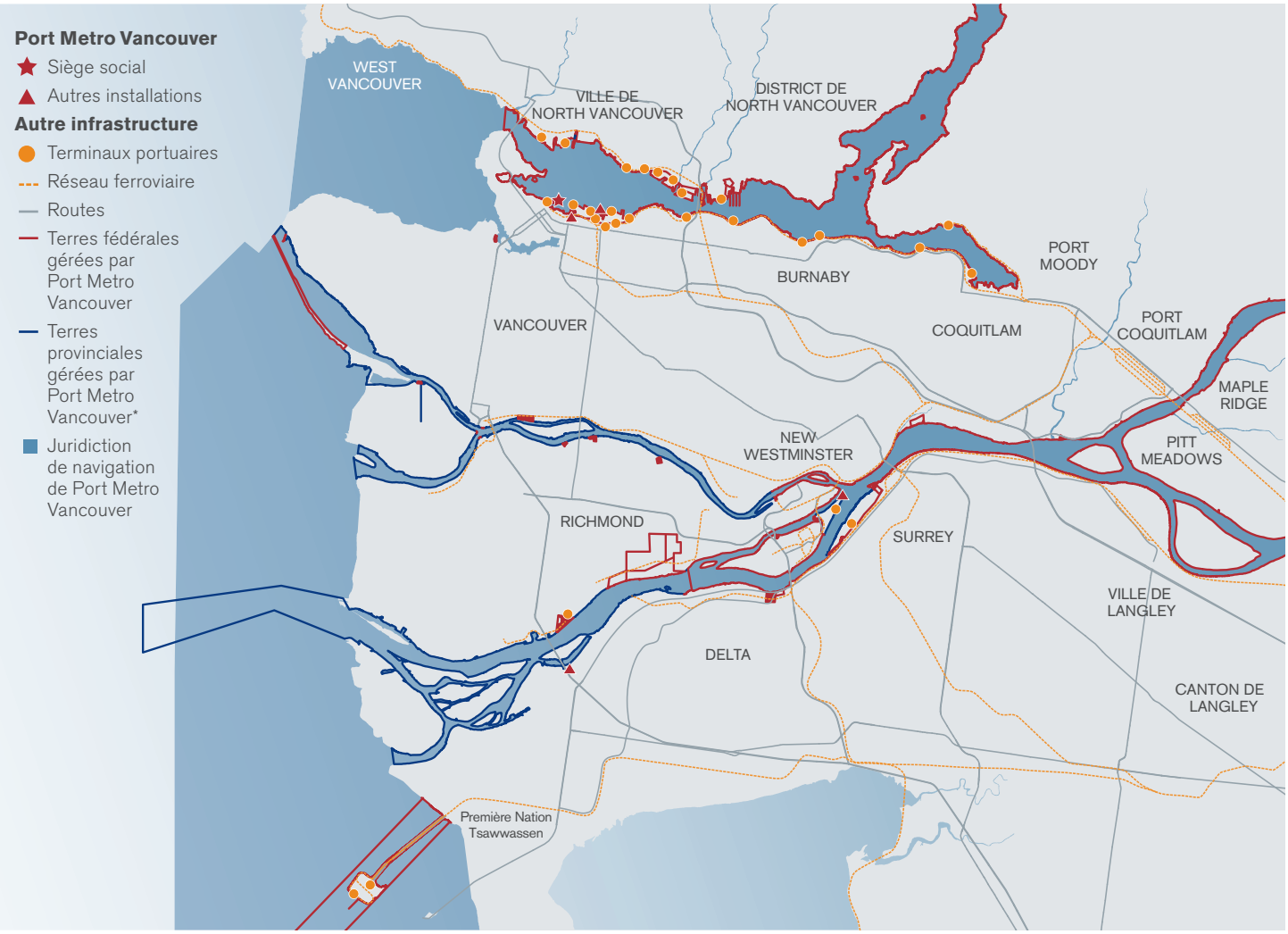
PORT METRO VANCOUVER EMPLOIE 321 PERSONNES QUI TRAVAILLENT DANS DES SECTEURS TRÈS VARIÉS.

16 000
hectares

NOUS SOMMES RESPONSABLES DE LA GESTION DE PLUS DE 16 000 HECTARES D'EAU ET DE PLUS DE 1 000 HECTARES DE TERRES.

16
municipalités

NOTRE JURIDICTION BORDE 16 MUNICIPALITÉS ET SE TROUVE À L'INTERSECTION DES TERRITOIRES TRADITIONNELS INVOQUÉS ET ÉTABLIS ET DES TERRES CÉDÉES EN VERTU D'UN TRAITÉ DE PLUSIEURS PREMIÈRES NATIONS DES SALISH DU LITTORAL.



*Le bail principal de Port Metro Vancouver signé avec la province de la Colombie-Britannique a expiré le 31 décembre 2014. Consultez la page 19 pour en apprendre davantage à ce sujet.

NOTRE APPROCHE EN MATIÈRE DE DURABILITÉ

Notre approche en matière de durabilité consiste à commencer par définir ce que la durabilité signifie pour nos activités. Nous avons sollicité la participation de nombreux acteurs issus de l'industrie, du gouvernement, des Premières Nations et des communautés afin de mieux comprendre nos prévisions à long terme pour l'avenir au moyen de l'initiative de planification de scénarios Port 2050. Nous avons également l'aide des intervenants pour élaborer notre définition d'une Porte d'accès durable. Ces deux initiatives ont permis d'éclairer et d'encadrer la vision de Port Metro Vancouver.

En s'appuyant sur notre vision pour l'entreprise, nous avons développé des stratégies et collaboré avec les intervenants afin de mettre en œuvre une gamme variée d'initiatives nous permettant d'atteindre nos objectifs.

La progression est mesurée de manière mensuelle, trimestrielle et annuelle, à l'aide d'une approche basée sur un tableau de bord équilibré, elle-même liée à des mesures incitatives individuelles.

Tout au long de ce processus, nous collaborons avec les intervenants pour résoudre les problèmes, repérer de nouvelles possibilités et recueillir des commentaires éclairés à propos des améliorations possibles.

Pour obtenir de plus amples renseignements à propos de la planification des activités, consultez notre rapport financier à l'adresse portmetrovancouver.com/accountability

Enfin, nous faisons état des progrès accomplis au sein du présent rapport, ce qui nous aide à mieux nous rendre compte de nos accomplissements et des possibilités d'amélioration.

Le présent rapport a été rédigé avec l'aide des intervenants qui nous ont permis de déterminer les sujets clés. Nous avons élaboré le contenu de ce rapport en nous appuyant sur ces sujets clés; un aperçu détaillé de cette approche peut être consulté aux pages 8 et 9.

PROMOUVOIR LA DURABILITÉ À LONG TERME DE LA PORTE D'ACCÈS

Nous veillons au développement durable du plus important port du Canada en facilitant le dialogue et la collaboration à propos de la planification à long terme.

2010
Nous avons invité plus de 100 intervenants à participer au processus de planification de scénarios Port 2050 afin qu'ils nous aident à élaborer une perspective commune pour nos prévisions pour l'avenir.

2013
Nous avons réuni un comité consultatif externe pour nous aider à créer une ébauche de définition d'une Porte d'accès durable, et nous avons ensuite sollicité la participation d'un plus grand nombre d'intervenants afin de recueillir leur opinion.

2014
Nous avons organisé un événement Port 2050 afin de promouvoir le dialogue, puis invité un groupe composé d'intervenants divers pour passer en revue les scénarios Port 2050, confirmer les éléments moteurs du changement et déterminer les points devant être mis à jour afin de tenir compte des tendances actuelles.

2015
Nous continuons à intégrer les scénarios Port 2050 et la définition d'une Porte d'accès durable au sein de nos opérations, et nous allons organiser un autre événement visant à mobiliser les intervenants à propos de la durabilité à long terme de la Porte d'accès.

2050
Nous réalisons une planification à long terme en effectuant un suivi des éléments moteurs du changement, en utilisant nos scénarios afin de remettre en question nos hypothèses et en déterminant des occasions d'intégrer la durabilité à notre processus de planification opérationnelle et à nos priorités stratégiques.

Notre définition de la durabilité s'appuie sur des thèmes économiques, environnementaux et sociaux qui sont représentés par dix domaines d'intérêt.

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE PAR L'INTERMÉDIAIRE DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

- Entreprise concurrentielle
- Main-d'œuvre efficiente
- Investissement stratégique et gestion des biens

ENVIRONNEMENT SAIN

- Écosystèmes sains
- Mesures de lutte contre le changement climatique
- Pratiques responsables

COMMUNAUTÉS FLORISSANTES

- Bon voisin
- Relations communautaires
- Relations avec les Premières Nations
- Sûreté et sécurité

Apprenez-en davantage à propos de notre définition de la durabilité à l'adresse portmetrovancouver.com/sustainability

SCÉNARIOS D'AVENIR PORT 2050

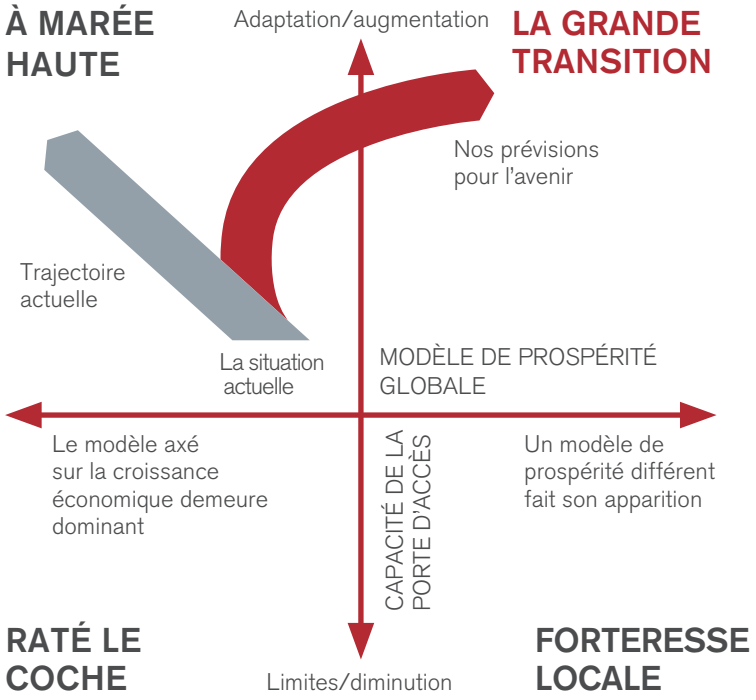
Forteresse locale : Il s'agit d'un scénario où la croissance de la Porte d'accès est limitée, car la vallée du bas Fraser se concentre sur l'économie régionale et la résilience locale.

Raté le coche : Il s'agit d'un scénario où la croissance du marché émergent est solide, mais où la Porte d'accès 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.

Marée montante : Il s'agit d'un scénario de croissance continue, mais dans un contexte de volatilité accrue découlant de conflits liés aux ressources et changements 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.

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



NOTRE APPROCHE EN MATIÈRE DE PRODUCTION DE RAPPORTS

Le présent rapport, conçu pour offrir une meilleure transparence et une meilleure responsabilité en ce qui concerne la manière dont nous menons nos activités, se concentre sur les sujets importants regroupés en trois thèmes, à savoir la prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux, un environnement sain et des communautés florissantes.

IMPORTANCE

L'importance en ce qui a trait à la production de rapports sur la durabilité correspond à la détermination des répercussions économiques, environnementales et sociales qui ont le plus d'incidence sur la capacité de l'organisation à offrir de la valeur ajoutée, pour elle-même, les intervenants, l'environnement et la société au sens large.

DÉFINIR L'IMPORTANCE

Nous nous efforçons d'améliorer en continu la qualité de notre rapport sur la durabilité en nous concentrant sur les sujets les plus importants pour notre organisation et nos intervenants. Les enjeux importants présentent les répercussions et les possibilités les plus significatives en matière de durabilité.

Notre processus de détermination de l'importance comporte une étape cruciale, à savoir la participation d'un groupe externe composé de clients, de membres du gouvernement et de la collectivité et de participants autochtones qui fournit des commentaires éclairés nous permettant d'apporter des améliorations. G4–18

Read more about our approach and the panel's feedback at portmetrovancouver.com/accountability

MOBILISATION DES INTERVENANTS

Nous devons dialoguer et collaborer avec de nombreux groupes différents qui ont leur mot à dire en ce qui concerne l'avenir de la Porte d'accès afin que les marchandises continuent de transiter par le port, que les échanges commerciaux canadiens croissent, dans le but de protéger l'environnement et pour être de bons voisins pour les communautés au sein desquelles nous travaillons. Nous suivons une approche inclusive et nous nous servons des valeurs et des principes clés de l'Association internationale pour la participation publique afin d'essayer de déterminer les intérêts des intervenants. Nous prenons également en compte ces éléments dans le cadre de notre processus décisionnel.

Le tableau ci-dessous présente les différents groupes avec lesquels nous collaborons et qui ont formulé des commentaires, ainsi que les enjeux importants qu'ils nous ont permis de déterminer aux fins du présent rapport. G4-25, G4-26

ENJEUX IMPORTANTS G4–19	POURQUOI EST-CE IMPORTANT?	GROUPES CONCERNÉS G4–24	CE QUE NOUS AVONS APPRIS G4–27	POUR EN SAVOIR PLUS
PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE PAR L'INTERMÉDIAIRE DES ÉCHANGES COMMERCIAUX				
Efficience et fiabilité de la Porte d'accès	L'efficience et la fiabilité constituent des caractéristiques essentielles pour la compétitivité et la rentabilité du port. Les interruptions de la chaîne d'approvisionnement peuvent avoir de graves répercussions et entraîner des coûts importants pour les consommateurs et les entreprises du Canada, de même qu'entacher la réputation du port.	· Clients · Fournisseurs de services · Communautés	· Faciliter la collaboration entre les intervenants de la chaîne d'approvisionnement afin d'assurer un transport efficient et fiable des marchandises. · Réaliser des développements de l'infrastructure qui répondent aux besoins des clients et permettent d'améliorer l'efficience. · Favoriser la transparence à propos du rendement de la chaîne d'approvisionnement afin d'aider les entreprises à prendre des décisions éclairées à propos du transport des marchandises. · Maintenir les frais commerciaux et des structures de coût du port à des niveaux compétitifs.	Pages 14–15
Utilisation et disponibilité des sols	Les terrains à usage industriel se font rares, coûtent cher et connaissent une forte demande dans la vallée du bas Fraser. À la lumière de la croissance prévue dans la région, les pressions liées à l'utilisation des sols ne vont que s'intensifier.	· Gouvernement local · Communautés · Clients	· Repérer et se procurer une réserve de terrains à usage industriel afin de réduire les pressions à cet égard, répondre à la future demande commerciale et protéger les emplois et l'activité économique connexe. · Démontrer que les terres existantes du port sont utilisées de manière optimale et efficiente avant d'acquérir de nouveaux terrains. · S'assurer que l'utilisation et le développement des sols correspondent de manière transparente aux objectifs économiques, environnementaux et sociaux.	Pages 18–19
Développement de l'infrastructure	Nous traitons 19 % des échanges commerciaux de marchandises du Canada en valeur. La demande en matière d'échanges commerciaux s'accroît pour le Canada, et par conséquent Port Metro Vancouver connaît également une hausse de ses activités. Nous devons améliorer notre infrastructure afin de nous assurer que la Porte d'accès puisse répondre aux besoins de l'économie croissante à l'échelle locale et à l'échelle nationale.	· Clients · Fournisseurs de services · Communautés · Gouvernements fédéral, provincial et municipal	· Mener des consultations relativement aux développements importants de l'infrastructure et réaliser un examen exhaustif des répercussions sociales et environnementales. · Développer l'infrastructure de manière à répondre à la demande à long terme en matière d'échanges commerciaux, et particulièrement pour les marchandises en conteneurs.	Pages 20–21

ENJEUX IMPORTANTS G4–19	POURQUOI EST-CE IMPORTANT?	GROUPES CONCERNÉS G4–24	CE QUE NOUS AVONS APPRIS G4–27	POUR EN SAVOIR PLUS
ENVIRONNEMENT SAIN				
Émissions atmosphériques	Les aérocontaminants importants et les émissions de gaz à effet de serre liés aux activités portuaires, dont la plupart dépendent de manière importante du diesel, ont une incidence sur la qualité de l'air de la région. Ces émissions affectent la qualité de l'air local et contribuent au changement climatique.	· Gouvernement local · Communautés · Organismes non gouvernementaux · Groupes autochtones · Autorités sanitaires	· Améliorer la transparence en ce qui concerne les émissions atmosphériques liées aux activités portuaires, en particulier celles qui ont une incidence sur la santé humaine ou contribuent au changement climatique. · Favoriser l'adoption de technologies propres et d'énergies renouvelables dans le cadre des opérations du port.	Pages 24–25
Biodiversité	Nous menons nos activités dans l'une des régions les plus magnifiques et les plus diverses au monde du point de vue écologique. Il est crucial que cet écosystème soit préservé pour les générations à venir.	· Gouvernement local · Groupes autochtones · Organismes non gouvernementaux · Communautés	· S'assurer que les opérations portuaires sont menées de manière à protéger l'environnement et à promouvoir la gérance en ce qui concerne les poissons et la faune. · Mieux comprendre et atténuer les répercussions des opérations du port sur les principales espèces en péril, comme la population résidente du sud d'épaulards. · S'assurer que le développement de l'infrastructure n'entraîne pas une perte d'habitat ou des répercussions sur les oiseaux, les poissons et la santé de l'écosystème.	Pages 28–29
COMMUNAUTÉS FLORISSANTES				
Relations avec les groupes autochtones	Les terres et eaux gérées par Port Metro Vancouver bordent 16 municipalités et se trouvent à l'intersection des territoires traditionnels invoqués et établis et des terres cédées en vertu d'un traité de plusieurs Premières Nations des Salish du littoral.	· Groupes autochtones	· Comprendre et prendre en compte les répercussions sociales et environnementales des activités portuaires sur les droits des peuples autochtones. · Mobiliser les groupes autochtones afin de mieux comprendre leurs intérêts contemporains à propos des eaux et des terres qu'ils gèrent. · Soutenir les possibilités commerciales qui facilitent la participation des groupes autochtones aux retombées économiques des activités du port.	Pages 32–33
Répercussions sur les communautés environnantes	Notre port fonctionne en permanence de manière à faciliter les échanges commerciaux internationaux. Les opérations portuaires sont par nature industrielles, et elles peuvent avoir une incidence sur la qualité de vie des communautés voisines, en particulier en ce qui concerne le bruit, la circulation des camions, les émissions atmosphériques, la poussière et la pollution lumineuse.	· Gouvernement local · Communautés · Groupes autochtones	· Les valeurs et les priorités des communautés doivent être prises en compte dans le cadre du processus décisionnel. · Limiter le bruit et l'éclairage liés aux activités portuaires pendant la nuit, puisque cela a une incidence sur la qualité de vie des communautés voisines. · Fournir davantage d'information et de données à propos de l'incidence du port sur les communautés.	Pages 34–35
Sûreté et sécurité	Les opérations du port doivent être sûres et sécuritaires afin de permettre les échanges commerciaux internationaux, de protéger notre réputation à titre d'entreprise fiable, et également d'assurer la sécurité et le bien-être des utilisateurs du port et des communautés environnantes.	· Groupes autochtones · Communautés · Organismes non gouvernementaux · Clients · Gouvernements fédéral, provincial et municipal	· S'assurer que les navires, en particulier les pétroliers qui transportent du pétrole brut, naviguent en toute sécurité à l'intérieur du port. · Améliorer la compréhension des pratiques de sûreté et de sécurité afin d'aider les communautés environnantes à se sentir en sécurité. · Promouvoir la collaboration, la coordination et la formation auprès des parties concernées afin d'assurer une réponse rapide et efficace en cas d'urgence, tel qu'un déversement.	Pages 38–39

Les clients comprennent les exploitants de terminal, les locataires, ainsi que les principaux chargeurs et transporteurs maritimes. Les fournisseurs de service comprennent les chemins de fer, les exploitants de camions, les opérateurs de remorqueur et la main-d'œuvre.

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE GRÂCE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

Une Porte d'accès durable permet d'obtenir la prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux, en se concentrant sur les éléments suivants :

ENTREPRISE CONCURRENTIELLE

LA PORTE D'ACCÈS :

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

MAIN-D'ŒUVRE EFFICIENTE

LA PORTE D'ACCÈS :

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

INVESTISSEMENT STRATÉGIQUE ET GESTION DES BIENS

LA PORTE D'ACCÈS :

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

DANS CETTE SECTION, VOUS EN APPRENDREZ DAVANTAGE À PROPOS DES SUJETS SUIVANTS :

- Données économiques clés
- Efficience et fiabilité de la Porte d'accès
- Utilisation et disponibilité des sols
- Développement de l'infrastructure

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE GRÂCE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

Données économiques clés

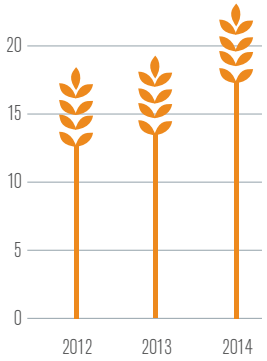
Port Metro Vancouver est le port le plus grand et le plus achalandé du Canada, et il traite 19 % des échanges commerciaux de marchandises du Canada en valeur. Il s'agit également du troisième port d'Amérique du Nord en terme de tonnage total. La valeur quotidienne moyenne des marchandises transitant par le biais des installations portuaires est de 510 millions de dollars, ce qui crée un élan économique ressenti d'un bout à l'autre du Canada.

UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE EST RENTABLE ET OFFRE UNE VALEUR AJOUTÉE À LONG TERME À L'ÉCHELLE LOCALE ET NATIONALE.

La croissance des exportations de produits agricoles comme les céréales a été soutenue par des volumes de production record dans les Prairies canadiennes, associés à une demande accrue pour les importations de produits alimentaires en provenance d'Inde et de Chine.

VOLUMES DES EXPORTATIONS DE CÉRÉALES

(en million de tonnes métriques)



NOUVEAU BUREAU À SHANGHAI

Port Metro Vancouver a ouvert en 1992 un premier bureau à Beijing, en Chine; il s'agissait à l'époque du premier port non chinois à le faire. Au cours des dernières années, le port de Shanghai est devenu l'un des plus achalandés au monde, et la ville est devenue un important centre d'affaires international. En 2015, nous avons déplacé notre bureau de Beijing à Shanghai de manière à améliorer la mobilisation de la clientèle, de même que les activités de commercialisation et de promotion dans des marchés essentiels comme la Chine, le Japon, Taïwan, Hong Kong, la Corée et Singapour.

UN RECORD DE

140 millions de tonnes

DE MARCHANDISES PRÉSENTANT UNE VALEUR DE PLUS DE 187 MILLIARDS DE DOLLARS

PLUS DE

160

ÉCONOMIES FONDÉES SUR LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

680 km

DE LIGNES DE CHEMIN DE FER

1 560 km

DE ROUTES PRINCIPALES PRÉVUES POUR LES CAMIONS

28

PRINCIPAUX TERMINAUX EN EAU PROFONDE

3 157

ESCALES DE NAVIRES ÉTRANGERS

HAUSSE DE

↑22 %

DU NOMBRE DE CROISIÉRISTES DEPUIS 2012

Les activités liées au port créent près de 100 000 emplois au sein de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle du Canada, y compris 57 000 emplois directs et indirects dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique. Ces emplois sont rémunérés en moyenne à hauteur de 67 000 $ par an, ce qui constitue un salaire bien supérieur à la moyenne nationale qui est de 44 000 $*.

100 000 emplois

*Les chiffres proviennent de l'étude des répercussions économiques de 2012.

9,7 milliards de dollars

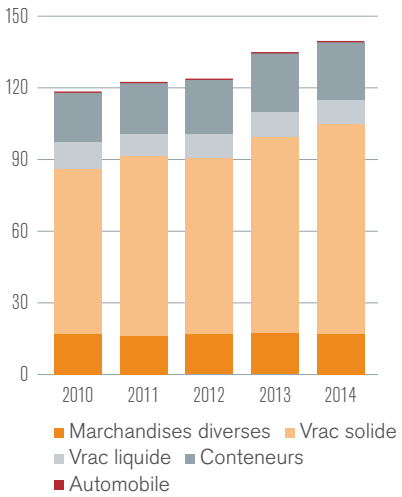
DE PRODUIT INTÉRIEUR BRUT AU SEIN DU CANADA*

La force et la stabilité du port 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 internationaux.

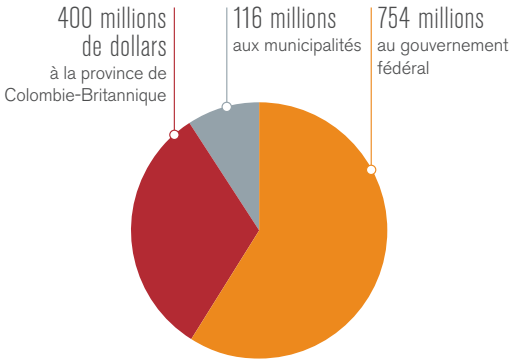
Apprenez-en davantage sur les points économiques clés à l'adresse portmetrovancouver.com/factsandstats

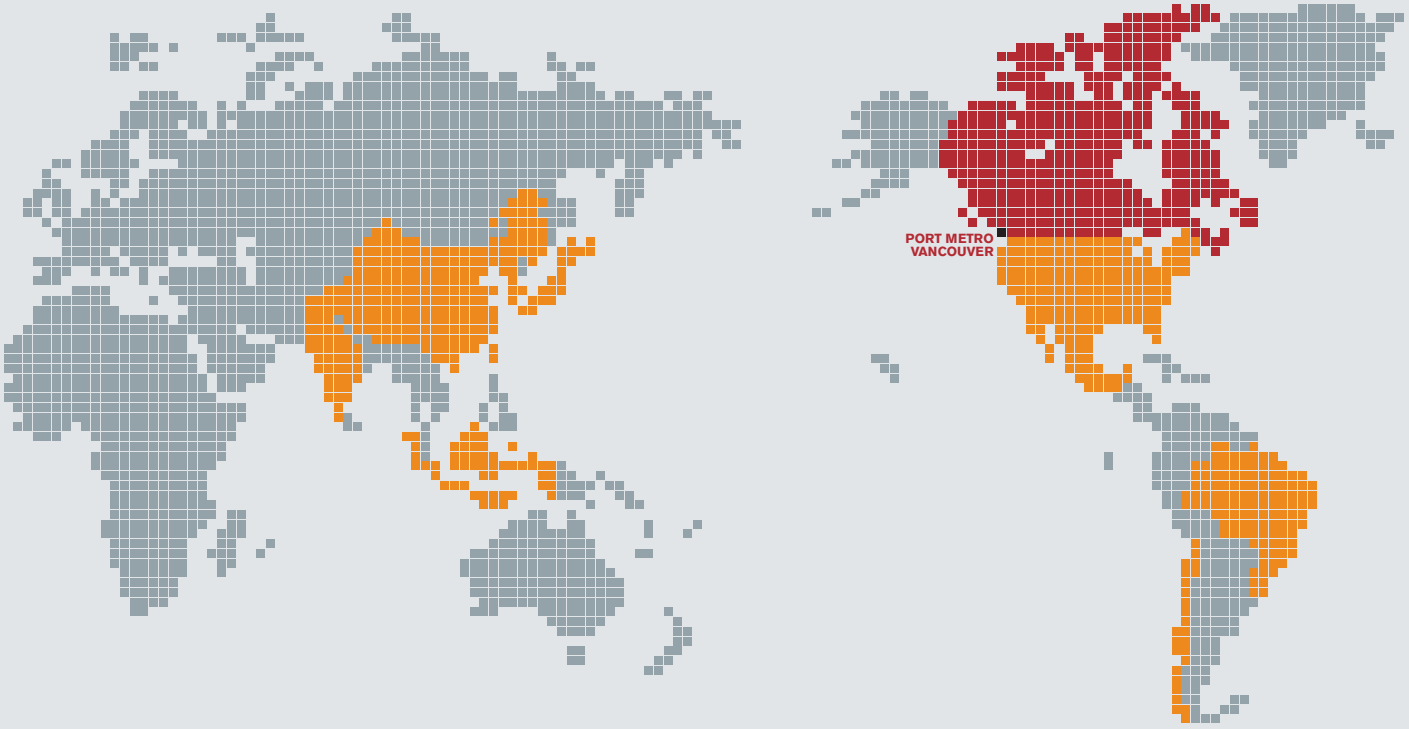
VOLUMES DE MARCHANDISES PAR SECTEUR

(en millions de tonnes métriques)



LES ACTIVITÉS DU PORT ONT PERMIS DE GÉNÉRER DES RECETTES FISCALES S'LEVANT AU TOTAL À 1,3 MILLIARD DE DOLLARS*





PRINCIPALES ÉCONOMIES FONDÉES SUR LES ÉCHANGES COMMERCIAUX (en millions de tonnes métriques de marchandise)

Chine 31,6 **Japon** 16,5 **Corée du Sud** 13,9 **États-Unis** 7 **Inde** 5,2 **Brésil** 3,6 **Taïwan** 3,1 **Chili** 2,9 **Indonésie** 2,5 **Mexique** 1,8

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE PAR L'INTERMÉDIAIRE DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

Efficience et fiabilité de la Porte d'accès

Le transport efficient et fiable des marchandises est essentiel pour la compétitivité et la rentabilité à la fois du port et des entreprises qui en dépendent. Nous relions les Canadiens à plus de 160 économies mondiales, ce qui nécessite une étroite collaboration avec tous les acteurs qui rendent cela possible, à savoir le personnel des compagnies ferroviaires et des entreprises de transport maritime et de camionnage, ainsi que le personnel des terminaux.

PRINCIPAUX RISQUES

Déséquilibre et interruption de la chaîne d'approvisionnement.

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE

Une Porte d'accès durable améliore en continu l'efficience et la fiabilité, en fournissant un service à la clientèle exceptionnel.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Faciliter la collaboration entre les intervenants de la chaîne d'approvisionnement afin d'assurer un transport efficient et fiable des marchandises.
- Réaliser des développements de l'infrastructure qui répondent aux besoins des clients et permettent d'améliorer l'efficience.
- Favoriser la transparence à propos du rendement de la chaîne d'approvisionnement afin d'aider les entreprises à prendre des décisions éclairées à propos du transport des marchandises
- Maintenir les frais commerciaux et des structures de coût du port à des niveaux compétitifs.

NOTRE APPROCHE

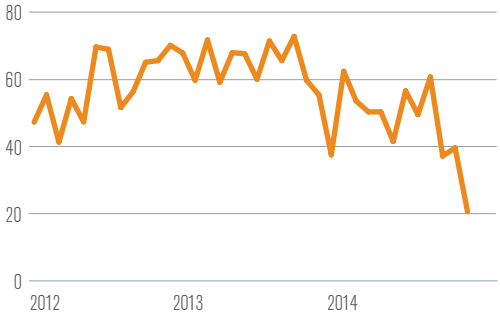
La chaîne d'approvisionnement du port constitue un réseau complexe composé d'éléments mobiles et interconnectés et qui s'appuie sur des acteurs situés dans le monde entier chargés de prendre des décisions qui ont une incidence sur le rendement en matière d'efficience et de fiabilité. Un problème survenant au niveau d'un maillon la chaîne d'approvisionnement peut avoir des répercussions sur le rendement des autres secteurs; c'est pourquoi il est important de prendre des décisions éclairées et de coordonner l'information.

Nous rassemblons les acteurs dans le but de partager les connaissances et de créer des solutions qui permettent d'améliorer le rendement de la chaîne d'approvisionnement et qui permettent aux entreprises de prendre de meilleures décisions plus éclairées.

NAVIRES OCÉANIQUES

Notre programme incitatif pour des navires porte-conteneurs à l'heure offre aux transporteurs océaniques un rabais sur les droits de quai pour les navires qui arrivent dans un délai de huit heures par rapport à leur heure d'arrivée prévue. La ponctualité des navires permet d'améliorer l'efficience et la fiabilité des opérations des terminaux et des secteurs de transport ferroviaire et de transport routier, mais également d'apporter des améliorations générales de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement. Nous publions chaque mois les données liées à la ponctualité des navires afin d'améliorer la transparence et d'offrir des renseignements utiles pour les détaillants canadiens.

PONCTUALITÉ DES NAVIRES (en pourcentage)



La ponctualité d'un navire est basée sur son heure d'arrivée réelle dans un délai de huit heures par rapport à son heure d'arrivée prévue.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

BAISSE DU RENDEMENT DE

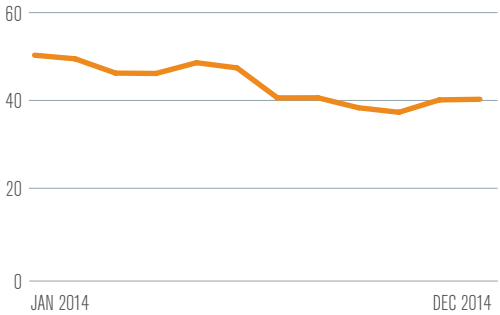
29 %

Des difficultés liées à la main-d'œuvre sur la côte ouest des États-Unis, ainsi que l'augmentation des volumes de conteneurs transitant par le port, ont entraîné une forte diminution du nombre de navires porte-conteneurs arrivant à l'heure en 2014. En moyenne, le pourcentage de navires arrivant à l'heure est passé de 66 pour cent en 2013 à 47 pour cent en 2014.

CAMIONNAGE

Notre stratégie de camionnage Parc intelligent détaille notre plan d'action visant l'amélioration de l'efficience et de la fiabilité du secteur des camions porte-conteneurs. En installant des systèmes de localisation GPS sur tous les camions munis d'un permis pour desservir le port, en mettant en place un nouveau système de délivrance de permis et en mettant en œuvre un nouveau système de réservation commun, nous prévoyons l'amélioration significative de l'efficience de la chaîne d'approvisionnement, de la sécurité et des normes environnementales. Consultez la page 16 pour en apprendre davantage à ce sujet.

TEMPS DE ROTATION DES CAMIONS (en minutes)



Le temps de rotation est mesuré comme étant le temps passé dans les voies de transit et dans l'enceinte des terminaux. Les heures d'ouverture des portes pendant la journée et l'après-midi sont prises en compte dans ces calculs.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

AMÉLIORATION DU RENDEMENT DE

20 %

Au cours de l'année 2014, le temps de rotation des camions a été réduit de 20 pour cent grâce aux initiatives prises par l'industrie, dont le programme Parc intelligent de Port Metro Vancouver.

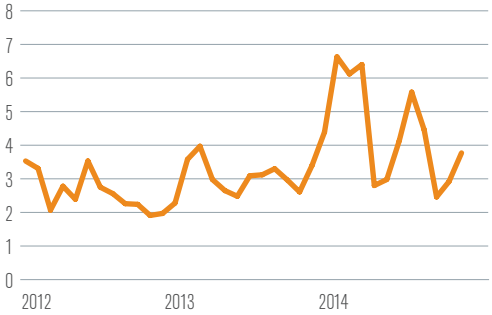
TERMINAUX

Les terminaux correspondent aux points de connexion de la chaîne d'approvisionnement. Nous contribuons à mettre en place des solutions, à engager des dépenses en immobilisations et à réaliser des améliorations opérationnelles dans le but d'augmenter la capacité, la fiabilité et l'efficience des terminaux. Vous pouvez en apprendre davantage à ce propos dans la section Développement de l'infrastructure page 20.

SONDAGE SUR LA SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Vingt-trois clients clés ont formulé des commentaires par l'intermédiaire d'entrevues approfondies, et ils ont suggéré des possibilités d'amélioration de l'efficience et de la réactivité. Cette mesure correspond à notre volonté actuelle d'améliorer les ressources et les processus afin d'offrir une meilleure valeur ajoutée à nos clients.

TEMPS D'IMMOBILISATION MOYEN DES TERMINAUX (en jours)



Le temps d'immobilisation est déterminé en se basant sur un échantillon des conteneurs importés dans les quatre terminaux de conteneurs. Il mesure le temps nécessaire pour transférer les marchandises d'un navire à un wagon porte-rails.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

BAISSE DU RENDEMENT DE

43 %

Le temps d'immobilisation a été fortement mis à mal en 2014. L'hiver exceptionnellement froid a entraîné des retards tout au long de la chaîne d'approvisionnement, ce qui a augmenté les temps d'immobilisation des importations.

Étude de cas : Camionnage

Les camions porte-conteneurs constituent un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement du port, puisqu'ils servent à transporter environ la moitié de l'ensemble des cargaisons en conteneurs vers des installations de la région. Après une interruption de travail de 28 jours des conducteurs début 2014, nous avons accompli des progrès constants et reçu des commentaires encourageants de la part de l'industrie à propos de la manière selon laquelle nous avons géré les problèmes que connaissait l'industrie locale des camions porte-conteneurs depuis de nombreuses années.

QUEL ÉTAIT LE CONTEXTE?

En février 2014, un groupe d'exploitants de camions non syndiqués membres de la United Truckers Association (UTA) de Colombie-Britannique a lancé un mouvement de grève sur les terrains portuaires. Peu de temps après, les camionneurs syndiqués, la plupart représentés par Unifor, se sont joints au mouvement. En raison de l'interruption de travail, les conteneurs ont été immobilisés, ce qui a entraîné une congestion des terminaux et des répercussions touchant les cargaisons, les camionneurs, les employés des terminaux et plus largement l'économie canadienne. Le 26 mars 2014, le gouvernement du Canada, la province de la Colombie-Britannique et Port Metro Vancouver ont collaboré à l'élaboration d'un plan d'action qui a été approuvé par les camionneurs.

QUELS ÉTAIENT LES PRINCIPAUX ENJEUX?

Les deux principaux enjeux relevés par les camionneurs étaient les temps d'attente au niveau des terminaux ainsi que les pratiques de prix cassés. Une analyse de la situation a permis de conclure qu'un trop grand nombre de camions était en concurrence pour le transport des conteneurs du port, ce qui causait des temps d'attente excessifs et favorisait des pratiques de prix cassés. G4–27

DE QUELLE MANIÈRE A-T-ON FAIT FACE À CES ENJEUX?

Dans le cadre du plan d'action commun, Port Metro Vancouver a accéléré la mise en œuvre de l'initiative Parc intelligent. Cela comprenait la mise en place d'un nouveau système de délivrance de permis aux camions mis à jour qui est entrée en vigueur le 1er février 2015. Le nouveau système de délivrance de permis, élaboré de concert avec les gouvernements fédéral et provincial, vise à stabiliser le secteur des camions porte-conteneurs en s'assurant que l'offre de camions porte-conteneurs est mieux harmonisée avec la demande, et à vérifier que les camionneurs sont rémunérés de manière équitable en éliminant les pratiques de prix cassés. De plus, tous les camions du port détenteurs d'un permis seront équipés d'un système GPS de manière à mieux coordonner leurs activités, et nous travaillons toujours à la mise en œuvre d'un système de réservation commun amélioré dans le but de favoriser encore davantage l'efficience.

QUE VA-T-IL SE PASSER ENSUITE?

Nous continuons à mettre à jour le système de délivrance de permis aux camions, ce qui comprend la réduction du nombre d'entreprises locales de camions porte-conteneurs, et par conséquent le nombre de camions approuvés. La présence d'un nombre plus réduit de camions, ainsi qu'une augmentation des heures d'ouverture des portes, permetta de réduire les temps d'attente pour les camionneurs et de réaliser plus de trajets locaux par camionneur. La nomination par la province de la Colombie-Britannique du nouveau commissaire de la Colombie-Britannique chargé des camions porte-conteneurs comprendra un programme de vérification élargi visant à contrôler la rigueur accrue concernant la rémunération des camionneurs. La création d'une ligne de dénonciation, appelée Ligne de confiance des camionneurs (Drayage Confidence Line), permettra au secteur des camions porte-conteneurs de mieux se faire entendre et facilitera la prise en compte des enjeux particuliers.

« La Province, en collaboration avec nos partenaires fédéraux et Port Metro Vancouver, a déployé d'importants efforts dans le but d'élaborer une structure qui offre des salaires équitables aux camionneurs, tout en s'assurant que ce port vital continue à offrir des emplois aux Britanno-Colombiens, à contribuer à l'économie et à permettre le transport des marchandises au sein du pays. »

Todd Stone
Ministre des Transports et de l'Infrastructure, province de la Colombie-Britannique

100 %

DES CAMIONS PORTE-CONTENEURS APPROUVÉS POUR DESSERVIR LE PORT SONT ÉQUIPÉS D'UN SYSTÈME GPS

3

DES QUATRE TERMINAUX DE CONTENEURS DU PORT ONT AUGMENTÉ LES HEURES D'OUVERTURE DES PORTES AFIN DE RÉDUIRE LA CONGESTION

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE GRÂCE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

Utilisation et disponibilité des sols

Les terrains sont de plus en plus disputés dans la vallée du bas Fraser en raison de la croissance que connaît la région. Les terrains à usage industriel sont particulièrement rares, onéreux et très demandés. Nous devons tirer parti au mieux de chaque mètre carré des terres fédérales dont nous avons la gestion tout en nous procurant d'autres terrains à usage industriel pour les générations à venir.

PRINCIPAUX RISQUES

La disponibilité réduite des terrains à usage industriel nécessaires dans le cadre de l'expansion du port limite notre capacité à soutenir les échanges commerciaux canadiens.

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE **Une Porte d'accès durable optimise l'utilisation des sols et développe l'infrastructure de manière à répondre aux besoins en terme de capacité.**

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Repérer et se procurer une réserve de terrains à usage industriel afin de réduire les pressions à cet égard, répondre à la future demande commerciale et protéger les emplois et l'activité économique connexe.
- Démontrer que les terres existantes du port sont utilisées de manière optimale et efficiente avant d'acquérir de nouveaux terrains.
- S'assurer que l'utilisation et le développement des sols correspondent de manière transparente aux objectifs économiques, environnementaux et sociaux.

NOTRE APPROCHE

Nous gérons les terres et les eaux de notre territoire en mettant en œuvre un Plan d'utilisation des sols, en réalisant des examens complets de toutes les décisions et de tous les travaux physiques concernant l'utilisation des sols au moyen de nos processus d'examen environnemental et d'examen de projet, et en organisant des consultations exhaustives à propos des changements importants à propos de l'utilisation des sols.

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

Au terme d'un processus de consultation rigoureux de trois ans auprès de plus de 1 000 intervenants, nous avons achevé notre nouveau Plan d'occupation des sols en octobre 2014.

Ce plan définit la manière selon laquelle nous allons gérer les terres situées dans notre juridiction au cours des 15 à 20 prochaines années, en fonction de la croissance des échanges commerciaux canadiens.

Apprenez-en davantage à propos de notre Plan d'utilisation des sols à l'adresse portmetrovancouver.com/landuseplan

PROTECTION DES TERRAINS À USAGE INDUSTRIEL

En réponse à la rareté des terrains à usage industriel, nous avons plaidé pour la protection des terrains à usage industriel restants pour les générations à venir. L'inventaire actuel des terrains à usage industriel est suffisant pour répondre à la demande pendant une période comprise entre environ 8 à 15 ans. Alors que l'on prévoit que plus d'un million de personnes supplémentaires viendront s'établir dans la région d'ici 2041, nous devons constituer une réserve de terrains à usage industriel afin d'appuyer de nouveaux investissements et de nouveaux emplois.

Apprenez-en davantage à propos de notre manière d'optimiser nos terrains existants dans la section Développement de l'infrastructure page 20.

ENVIRON

200

ACRES DE TERRES APPARTENANT À PORT METRO VANCOUVER SONT DISPONIBLES AUX FINS DE DÉVELOPPEMENT, ET PRÈS DE 1 000 ACRES SUPPLÉMENTAIRES SONT APPROPRIÉS POUR LES OPÉRATIONS DE DISTRIBUTION ET DE LOGISTIQUE LIÉES AU PORT DANS LA RÉGION

ACQUISITION DE TERRAINS

Le cas échéant, nous nous procurons des terrains dans la région afin de s'assurer que les activités portuaires pourront être réalisées, en accordant la préférence aux sites qui permettent un accès facile aux chenaux maritimes, aux routes empruntées par les camions ou aux corridors ferroviaires et qui se situent à proximité des terrains portuaires existants. Nous nous sommes engagés à tenir compte des intérêts des parties visées par l'intermédiaire de consultations réalisées avant la prise de décisions à propos de l'utilisation des terrains nouvellement acquis. Cette approche nous permet de prendre des décisions claires et transparentes.

BAIL PRINCIPAL DU FLEUVE FRASER

Port Metro Vancouver a géré pendant près de 35 ans au nom de la province de la Colombie-Britannique des terres publiques situées dans la partie inférieure du fleuve Fraser. Le bail principal a expiré le 31 décembre 2014 et le ministère des Forêts, des Terres et de l'Exploitation des ressources naturelles de la C.-B. a repris la gestion de ces terres et tenures le 1er janvier 2015. Port Metro Vancouver conserve la responsabilité des terres fédérales et la juridiction de navigation dans le fleuve Fraser. La province et Port Metro Vancouver ont collaboré afin d'assurer une transition sans heurt et axée sur les clients.

PRÈS DE

3 400

ACRES DE TERRAINS SERONT NÉCESSAIRES D'ICI 2030 POUR LES ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION ET DE LOGISTIQUE LIÉES AU PORT

PROCESSUS D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL ET D'EXAMEN DE PROJET

Port Metro Vancouver dispose d'un pouvoir réglementaire pour examiner et approuver les projets au sein de sa juridiction qui ne répondent pas aux seuils limites justifiant un examen par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. En 2013, nous avons retenu les services de consultants indépendants pour évaluer notre processus d'examen environnemental et d'examen de projet. Les consultants ont conclu que les processus de délivrance de permis de projet et de réalisation d'examens environnementaux de Port Metro Vancouver assuraient la prise de décisions saines et justifiées. Ils ont également formulé 23 recommandations à propos des éléments des processus pouvant être améliorés. Une équipe de projet interne, en collaboration avec des représentants de nos locataires, du gouvernement local et des organismes de réglementation locaux, a été chargée de mettre en œuvre ces recommandations d'ici 2015.

NOUS AVONS APPROUVÉ

63

PROJETS MENÉS PAR LES LOCATAIRES, Y COMPRIS L'INSTALLATION DE TRANSFERT DIRECT DU CHARBON PAR FRASER SURREY DOCKS, DÉCISION QUI FAIT ENCORE L'OBJET D'UNE RÉVISION JUDICIAIRE.

Apprenez-en davantage à propos des projets menés par les locataires à l'adresse portmetrovancouver.com/projects

PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE GRÂCE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

Développement de l'infrastructure

On prévoit raisonnablement que la circulation de conteneurs fera plus que doubler au cours des 10 à 15 prochaines années. La capacité du port permet d'assurer un tel niveau de croissance jusqu'au début des années 2020. Il sera nécessaire de disposer d'une nouvelle infrastructure pour répondre à la demande des futures générations de Canadiens.

PRINCIPAUX RISQUES

Contraintes en matière de terrains, coûts et retards des projets.

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE

Une Porte d'accès durable anticipe et développe l'infrastructure de manière à répondre en temps opportun aux besoins en terme de capacité.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Mener des consultations relativement aux développements importants de l'infrastructure et réaliser un examen exhaustif des répercussions sociales et environnementales.
- Développer l'infrastructure de manière à répondre à la demande à long terme en matière d'échanges commerciaux, et particulièrement pour les marchandises en conteneurs.

NOTRE APPROCHE

Nous collaborons avec le gouvernement et l'industrie de manière à financer et à mener à bien des projets d'infrastructure dans les zones commerciales clés. Nous nous concentrons sur l'amélioration des corridors ferroviaires et des routes empruntées par les camions, sur l'optimisation des installations disponibles et sur la construction de nouvelles installations là où elles sont nécessaires pour répondre à la demande croissante.

AMÉLIORATION DES CORRIDORS FERROVIAIRES ET DES ROUTES EMPRUNTÉES PAR LES CAMIONS

Zone commerciale de la rive sud de Burrard Inlet

Nous avons achevé le projet de corridor de la rive sud et contribué au projet de passage supérieur de la rue Powell avec la ville de Vancouver. Ces deux passages supérieurs représentent un investissement de 127 millions de dollars et permettent de doubler la capacité du corridor ferroviaire.

Zone commerciale de la rive nord de Burrard Inlet

Le projet de route Low Level consistait à surélever et à réaligner l'ancienne route Low Level, supprimant ainsi trois passages à niveau, ce qui permet d'améliorer la sécurité routière et d'accélérer la mise en œuvre du plan directeur de la ville de North Vancouver en ce qui concerne le Spirit Trail. La route a été ouverte à la circulation fin 2014 et achevée début 2015.

Programme du corridor ferroviaire Roberts Bank

Achevé en 2014, ce programme de 307 millions de dollars comprenant neuf passages supérieurs a fait appel à 12 partenaires de financement, y compris les gouvernements local, régional, provincial et fédéral, de même que Port Metro Vancouver et le secteur privé.Les passages supérieurs permettent de séparer le trafic routier de la circulation ferroviaire, ce qui améliore la sécurité, facilite les connexions au sein des communautés et réduit grandement le sifflement des trains.

307 millions de dollars

INVESTIS DANS LE PROGRAMME DU CORRIDOR FERROVIAIRE ROBERTS BANK ACHEVÉ EN 2014

OPTIMISATION DES INSTALLATIONS EXISTANTES

Ouverture du passage supérieure de la digue dans le cadre du projet d'amélioration du terminal, des routes et du réseau ferroviaire de Deltaport

Nous collaborons avec la province de la Colombie-Britannique et l'exploitant du terminal, Deltaport Global Container Terminals Canada, afin de réaliser une série d'améliorations à l'infrastructure existante et à la digue, dans le but d'augmenter la capacité de conteneurs de 600 000 équivalent vingt pieds (EVP). Nous avons achevé avec succès en octobre 2014 la première réalisation du projet, à savoir un passage supérieur sur la digue Roberts Bank. Le passage supérieur permet de séparer le trafic routier de la circulation ferroviaire, ce qui améliore la circulation, réduit la marche au ralenti des véhicules et rehausse la sécurité.

Planification de l'agrandissement du terminal de conteneurs Centerm

Nous avons commencé à passer en revue plusieurs options de conception en ce qui concerne l'agrandissement et l'optimisation du terminal de conteneurs Centerm situé au nord de la rue Main à Vancouver. À titre de l'un des trois principaux de conteneurs de la Porte d'accès, Centerm traite environ annuellement un cinquième des marchandises conteneurisées qui transitent par le port.

Optimisation des activités de croisières à la Place du Canada

Nous nous appuyons sur les commentaires de l'industrie afin de rationaliser la circulation des passagers des navires de croisière au niveau du terminal de croisière de la Place du Canada.

600 000 EVP

LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES À L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE ET À LA DIGUE PERMETTRONT D'AUGMENTER DE 600 000 EVP LA CAPACITÉ DE CONTENEURS DU TERMINAL, SELON LES ESTIMATIONS

CONSTRUCTION DE NOUVELLES INSTALLATIONS

Terminal 2 à Roberts Bank

Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank concerne un terminal de conteneurs comportant trois postes à quai dont la construction est proposée à Roberts Bank, à Delta. Ce projet vise à augmenter la capacité annuelle de conteneurs de l'infrastructure du port de 2,4 millions d'EVP. En 2014, nous avons poursuivi les consultations à propos des concepts préliminaires d'atténuation environnementale mis au point pour le projet. Il s'agissait de la quatrième phase de consultation du public organisée depuis 2011.

L'énoncé d'incidence environnementale du projet a été présenté à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale en mars 2015.

Gateway Transportation Collaboration Forum (forum de collaboration en matière de transports de la Porte d'accès)

Nous participons au Gateway Transportation Collaboration Forum, une initiative de coopération entre plusieurs intervenants du gouvernement et de l'industrie qui vise à déterminer de nouvelles possibilités dans le cadre du nouveau Plan Chantiers Canada du gouvernement du Canada. Ce plan a pour objectif de financer des améliorations de l'infrastructure des transports qui appuieront les futurs objectifs commerciaux du Canada.

2,4 millions d'EVP

LE PROJET DE TERMINAL DE CONTENEURS À ROBERTS BANK VISE À AUGMENTER DE 2,4 MILLIONS D'EVP LA CAPACITÉ ANNUELLE DE CONTENEURS DE L'INFRASTRUCTURE DU PORT

ENVIRONNEMENT SAIN

Une Porte d'accès durable permet de conserver un environnement sain, en se concentrant sur les aspects suivants :

ÉCOSYSTÈMES SAINS

LA PORTE D'ACCÈS :

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

MESURES DE LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

LA PORTE D'ACCÈS :

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

PRATIQUES RESPONSABLES

LA PORTE D'ACCÈS :

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

DANS CETTE SECTION, VOUS EN APPRENDREZ DAVANTAGE À PROPOS DES SUJETS SUIVANTS :

- Émissions atmosphériques
- Biodiversité

ENVIRONNEMENT SAIN

Émissions atmosphériques

Les activités du port génèrent des émissions atmosphériques qui ont une incidence sur la qualité de l'air et contribuent au changement climatique. Fort heureusement, les émissions atmosphériques liées aux activités du port diminuent constamment en raison des améliorations apportées aux technologies et à la réglementation. Les gaz à effet de serre constituent la seule exception à cette règle; ils augmentent de concert avec la hausse des échanges commerciaux canadiens. Nous collaborons avec nos partenaires de l'industrie et du gouvernement afin de trouver des moyens novateurs d'alimenter les activités de manière à ce que le port puisse continuer à croître pour répondre à la demande canadienne tout en réduisant sa participation au changement climatique.

PRINCIPAUX RISQUES **Les répercussions environnementales sur nos voisins et sur le changement climatique.**

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE **Une Porte d'accès durable améliore la qualité de l'air, favorise les énergies renouvelables et fait la promotion des économies d'énergie afin de réduire au minimum les émissions de gaz à effet de serre et de protéger la santé humaine.**

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Améliorer la transparence en ce qui concerne les émissions atmosphériques liées aux activités portuaires, en particulier celles qui ont une incidence sur la santé humaine ou contribuent au changement climatique.
- Favoriser l'adoption de technologies propres et d'énergies renouvelables dans le cadre des opérations du port.

NOTRE APPROCHE

Les émissions atmosphériques liées aux activités portuaires sont principalement générées par les navires océaniques, les locomotives et les activités des terminaux et des camions. Nous collaborons avec le gouvernement et l'industrie pour mettre en place des programmes qui font la promotion de la réduction des émissions dans le cadre de ces activités. Nous participons avec d'autres organismes gouvernementaux comme Environnement Canada et Metro Vancouver à la surveillance de la qualité de l'air et à d'autres initiatives. Nous faisons également état des progrès accomplis vis-à-vis de l'atteinte des objectifs de la Northwest Ports Clean Air Strategy.

NORTHWEST PORTS CLEAN AIR STRATEGY

Nous publions un rapport annuel pour suivre les progrès accomplis relativement aux objectifs de la Northwest Ports Clean Air Strategy qui ont été développés en partenariat avec les ports de Seattle et de Tacoma, ainsi qu'avec des intervenants gouvernementaux tels qu'Environnement Canada et Metro Vancouver. En 2014, nous avons collaboré avec Metro Vancouver dans le but d'augmenter la capacité de surveillance de la qualité de l'air sur la rive sud de Burrard Inlet. Cet investissement de 180 000 $ permettra de mieux surveiller les émissions des navires dans le port. Les résultats de ces stations de surveillance seront liés au programme de surveillance de la qualité de l'air en ligne de Metro Vancouver, de manière à ce que les intervenants puissent accéder aux données sur la qualité de l'air en temps réel.

75 %

OBJECTIF DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE PARTICULES EN SUSPENSION DU DIESEL PAR TONNE DE MARCHANDISE D'ICI 2015 (80 POUR CENT D'ICI 2020) DANS LE CADRE DE LA NORTHWEST PORTS CLEAN AIR STRATEGY

NAVIRES OCÉANIQUES

Nous favorisons l'utilisation de navires plus propres au moyen de notre programme ÉcoAction. Les exploitants de navires peuvent réaliser des économies pouvant atteindre 47 pour cent sur les droits de port s'ils respectent de manière volontaire les pratiques exemplaires de l'industrie, telles que l'obtention de certification environnementale tierce ou l'utilisation de carburants de remplacement. Le raccordement des navires de croisière à l'alimentation à quai a augmenté de 73 pour cent depuis 2010, éliminant ainsi plus de 11 000 tonnes d'équivalents en dioxyde de carbone ($teCO_2$).

PRIX BLUE CIRCLE

Les prix Blue Circle récompensent les transporteurs maritimes qui participent le plus à notre programme ÉcoAction. Les transporteurs maritimes qui ont reçu un prix en 2014 comprennent Celebrity Cruises, CMA CGM, Disney Cruise Line, EUKOR Car Carriers, Grieg Star, Hanjin Shipping, Hapag-Lloyd AG, Holland America Line, Hyundai Merchant Marine, "K" Line, Maersk Line, Mitsui O.S.K. Lines, Mediterranean Shipping Company, Princess Cruises, Westwood Shipping Lines et Yang Ming.

73 %

DE CROISSANCE DU NOMBRE DE RACCORDEMENTS DES NAVIRES DE CROISIÈRE À L'ALIMENTATION À QUAI DEPUIS 2010

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

CAMIONNAGE

Notre système de délivrance de permis aux camions comprend des exigences environnementales qui limitent l'âge des moteurs et l'opacité. Les camions plus récents sont nettement moins polluants, c'est pourquoi nous prévoyons d'ici 2017 de réduire les émissions de particules provenant des camions au niveau équivalent à celles des camions de 2007; nous sommes en bonne voie d'atteindre cet objectif.

TERMINAUX

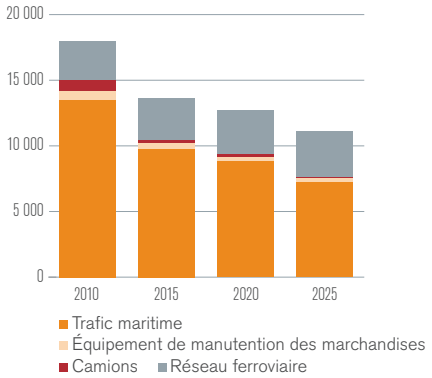
En 2015, nous avons lancé notre programme de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier qui vise à réduire les émissions de particules en suspension du diesel liées aux opérations des terminaux. Le programme comprend l'application d'une taxe pour l'exploitation d'équipement ancien ou sale, des politiques de réduction de la marche au ralenti, des limites en matière d'opacité et des exigences liées à l'étiquetage et à la vérification.

520

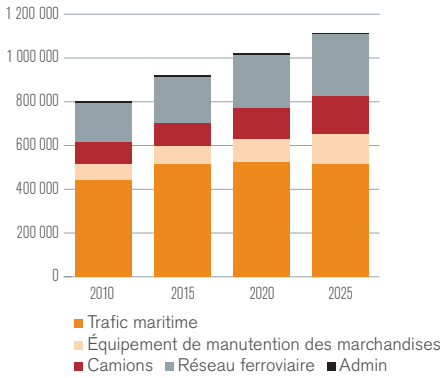
NAVIRES FAISANT ESCALE ONT PARTICIPÉ AU PROGRAMME ÉCOACTION

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

AÉROCONTAMINANTS IMPORTANTS (tonnes)



GAZ À EFFET DE SERRE ($teCO_2$)



Données obtenues d'après l'inventaire des émissions côté terre de 2010 de Port Metro Vancouver et l'inventaire national des émissions maritimes d'Environnement Canada. Une version mise à jour de cet inventaire sera disponible en 2016.

Étude de cas : Collaboration pour la surveillance de la qualité de l'air

La protection de l'air que nous respirons tous constitue l'une des priorités du port et des communautés locales. C'est pourquoi nous collaborons avec Metro Vancouver afin d'améliorer la mesure, la surveillance et la gestion des émissions atmosphériques.

QUEL ÉTAIT LE CONTEXTE?

En 2012, Metro Vancouver a publié l'étude Burrard Inlet Area Local Air Quality dont les résultats indiquaient des niveaux élevés d'émissions de dioxyde de soufre et des concentrations élevées de fines particules en suspension à certaines périodes. Ces deux résultats sont probablement liés aux navires océaniques. La zone de contrôle d'émissions pour les zones côtières nord-américaines est également entrée en vigueur en 2012; il s'agit de réduire la quantité de soufre autorisée dans les carburants utilisés par les navires océaniques.

Metro Vancouver est en train de déterminer des objectifs plus contraignants en ce qui a trait à la teneur en dioxyde de soufre afin de s'aligner avec les pratiques exemplaires internationales les plus récentes. Nous souhaitons appuyer les capacités de surveillance améliorées de manière à mieux comprendre les effets de la zone de contrôle d'émissions et de l'alimentation à quai sur la qualité de l'air, et en particulier en ce qui concerne les niveaux de dioxyde de soufre et les particules en suspension.

QUELLE EST LA RÉPONSE APPORTÉE?

En 2014, nous avons financé l'achat et l'installation de plusieurs nouveaux dispositifs de surveillance de la qualité de l'air et des conditions météorologiques afin d'assister les stations de surveillance de la qualité de l'air existante exploitées par Metro Vancouver. Ces nouveaux dispositifs comprennent deux stations qui surveillent en continu la qualité de l'air et les renseignements météorologiques, ainsi que cinq sites passifs (non continus), tous situés dans la partie de Burrard Inlet proche de Vancouver-Est. L'infrastructure améliorée de surveillance de la qualité de l'air nous permettra de mieux repérer et signaler les changements en matière de qualité de l'air.

QUE VA-T-IL SE PASSER ENSUITE?

Metro Vancouver fera fonctionner et entretiendra les stations de surveillance, et les données seront disponibles en ligne, de même que les données des autres stations de surveillance situées dans la région.

En 2015, nous allons lancer un processus de deux ans visant à réaliser un inventaire exhaustif des émissions atmosphériques liées au port. Cet inventaire des émissions sera effectué tous les cinq ans, de manière à correspondre à l'inventaire des émissions atmosphériques dans la région réalisé par Metro Vancouver. Il nous permettra de suivre les progrès accomplis et de repérer les points pouvant être améliorés.

Vous pouvez en apprendre davantage à propos de nos initiatives en matière de qualité de l'air, y compris consulter l'inventaire de 2010, à l'adresse portmetrovancouver.com/environment

« Si vous ne connaissez pas l'ampleur du problème, vous ne pouvez pas le gérer. Notre collaboration en matière de surveillance de la qualité de l'air à Deltaport, et désormais à Burrard Inlet, constitue un exemple de ce que nous pouvons accomplir pour protéger et améliorer ensemble la qualité de l'air de la région. »

Roger Quan
Directeur, Qualité de l'air
et changement climatique

7

NOUVELLES STATIONS DE SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR AU SEIN DE BURRARD INLET

RÉDUCTION DE

98 %

DE LA TENEUR EN SOUFRE AUTORISÉE DANS LES CARBURANTS EN 2015, PAR RAPPORT AUX NIVEAUX AVANT 2012

Biodiversité

Nous menons nos activités dans l'une des régions les plus magnifiques et les plus diverses au monde du point de vue écologique. Afin de garder cet écosystème intact pour les futures générations, nous devons protéger la biodiversité, de manière à ce que les créatures grandes et petites puissent continuer à vivre en harmonie dans notre port.

PRINCIPAUX RISQUES

Un déversement ou un incident environnemental dans le port.

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE Une Porte d'accès durable suit une approche globale afin de protéger et d'améliorer la qualité de l'air, du sol et de l'eau dans le but de promouvoir la biodiversité et la santé humaine, et encourage des programmes de gestion coordonnés afin de protéger les habitats et les espèces.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- S'assurer que les opérations portuaires sont menées de manière à protéger l'environnement et à promouvoir la gérance en ce qui concerne les poissons et la faune.
- Mieux comprendre et atténuer les répercussions des opérations du port sur les principales espèces en péril, comme la population résidente du sud d'épaulards.
- S'assurer que le développement de l'infrastructure n'entraîne pas une perte d'habitat ou des répercussions sur les oiseaux, les poissons et la santé de l'écosystème.

NOTRE APPROCHE

Les écosystèmes sont des éléments extrêmement complexes qui nécessitent la collaboration d'une grande variété d'intervenants, y compris des représentants du gouvernement, des spécialistes et des scientifiques, des groupes environnementaux et de conservation, des membres de la communauté et des groupes autochtones et de l'industrie, afin de promouvoir la gérance. Nous facilitons l'établissement de partenariats et la collaboration entre ces intervenants afin de faire avancer les initiatives et de résoudre les problèmes.

Les activités portuaires, telles que le dragage, les travaux physiques, la circulation des navires océaniques et les déversements sur les terres et dans les eaux du port, peuvent toutes avoir une incidence sur la santé et la biodiversité de l'écosystème. La section suivante offre un aperçu de certaines de nos initiatives visant à promouvoir la diversité.

EXAMENS ENVIRONNEMENTAUX DES PROJETS

Nous avons réalisé un examen environnemental de l'ensemble des projets de travaux physiques sur nos terres et dans nos eaux. En vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 2012, nous sommes dans l'obligation de réaliser un examen environnemental avant d'approuver un projet. Les conditions environnementales sont incluses dans le permis du projet afin de s'assurer que les répercussions potentielles déterminées sont éliminées ou atténuées, et que les activités ne nuiront pas aux poissons, aux plantes et à la faune. Nous ne pouvons pas autoriser ou approuver un projet s'il est probable qu'il entraîne des répercussions néfastes importantes sur l'environnement.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

265

EN 2014, NOUS AVONS RÉALISÉ 265 EXAMENS ENVIRONNEMENTAUX CONFORMÉMENT À NOTRE POLITIQUE EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET EN VERTU DE LA *LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE* DE 2012

ESPÈCES EN PÉRIL

Plusieurs espèces en péril résident au sein de notre juridiction. En vertu de la Loi sur les espèces en péril, les espèces en péril individuelles, et dans certains cas leurs habitats, sont protégées légalement sur les terres fédérales. Il est essentiel de comprendre à quel endroit ces espèces en péril peuvent se trouver dans nos eaux et sur nos terres, ainsi que de déterminer la manière dont les activités portuaires doivent être gérées afin de les protéger.

Nous avons réalisé un inventaire des espaces fauniques en péril et nous avons repéré 32 espèces inscrites sur la liste fédérale des espèces en péril qui sont actuellement présentes dans notre juridiction ou qui pourraient y apparaître*. Ces espèces comprennent la musaraigne de Bendire, l'esturgeon blanc et la grenouille à pattes rouges. À l'aide de cette information, nous avons mis au point une carte interactive qui indique l'emplacement des espèces en péril et qui sera utilisée au moment de l'examen des propositions de projets*.

32

NOUS AVONS RÉALISÉ UN INVENTAIRE DES ESPACES FAUNIQUES EN PÉRIL ET NOUS AVONS REPÉRÉ 32 ESPÈCES INSCRITES SUR LA LISTE FÉDÉRALE DES ESPÈCES EN PÉRIL QUI SONT ACTUELLEMENT PRÉSENTES DANS NOTRE JURIDICTION OU QUI POURRAIENT Y APPARAÎTRE.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

GÉRANCE DES MAMMIFÈRES MARINS

Nous avons lancé le programme ECHO (amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés) fin 2014, en collaboration avec les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport, les organismes environnementaux et de conservation et les scientifiques. Le programme vise à mieux comprendre et à réduire au minimum l'incidence des activités de navigation commerciale sur les baleines le long de la côte sud de la Colombie-Britannique. Le programme ECHO s'intéressera aux perturbations acoustiques et physiques, aux contaminants environnementaux et à la disponibilité réduite des proies; il s'agit des principales menaces déterminées par Pêches et Océans Canada au sein des stratégies de rétablissement et des plans d'action relatifs aux espèces de baleine en péril dans la région.

Apprenez-en davantage à propos du programme ECHO à l'adresse portmetrovancouver.com/echo

AMÉLIORATION DE L'HABITAT

Notre plan d'utilisation des sols précise les zones dédiées à la conservation de l'habitat et aux utilisations récréatives. Notre programme d'amélioration de l'habitat vise à créer et à améliorer l'habitat des poissons et de la faune. 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.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

En septembre 2014, nous avons achevé le projet de marais littoral Glenrose afin d'améliorer la productivité générale du fleuve Fraser à North Delta en créant un marais intertidal d'eau douce d'environ 1,55 hectare qui constitue un habitat d'alevinage de haute qualité pour les jeunes saumons, les autres poissons et la faune.

Apprenez-en davantage à propos de l'amélioration de l'habitat à l'adresse portmetrovancouver.com/habitat

*La zone visée par l'étude exclut Roberts Bank, en raison du programme d'espèces en péril distinct mené dans le cadre du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, ainsi que les secteurs où Port Metro Vancouver possède la juridiction de navigation, mais ne gère pas les terres et les eaux.

COMMUNAUTÉS FLORISSANTES

Une Porte d'accès durable favorise des communautés florissantes, en se concentrant sur les aspects suivants :

BON VOISIN

LA PORTE D'ACCÈS :

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

RELATIONS COMMUNAUTAIRES

LA PORTE D'ACCÈS :

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

RELATIONS AVEC LES PREMIÈRES NATIONS

LA PORTE D'ACCÈS :

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

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

LA PORTE D'ACCÈS :

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

DANS CETTE SECTION, VOUS EN APPRENDREZ DAVANTAGE À PROPOS DES SUJETS SUIVANTS :

- Relations avec les groupes autochtones
- Répercussions sur les communautés environnantes
- Sûreté et sécurité

COMMUNAUTÉS FLORISSANTES

Relations avec les groupes autochtones

Nous gérons des terres et des eaux qui recoupent les territoires traditionnels et les territoires cédés en vertu d'un traité revendiqués et établis de plusieurs Premières Nations Salish du littoral. Nous avons besoin de compter sur des relations fortes et productives avec les groupes autochtones afin d'apporter des solutions aux problèmes qui surviennent dans le plus grand port du Canada et de créer des possibilités de croissance communes.

PRINCIPAUX RISQUES

Mauvaise acceptation par la communauté et répercussions environnementales sur les communautés voisines.

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE Une Porte d'accès durable respecte les territoires traditionnels des Premières Nations, célèbre la culture autochtone et tient compte des intérêts contemporains des peuples autochtones.

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Comprendre et prendre en compte les répercussions sociales et environnementales des activités portuaires sur les droits des peuples autochtones.
- Mobiliser les groupes autochtones afin de mieux comprendre leurs intérêts contemporains à propos des eaux et des terres qu'ils gèrent.
- Soutenir les possibilités commerciales qui facilitent la participation des groupes autochtones aux retombées économiques des activités du port.

NOTRE APPROCHE

Nous reconnaissons qu'il est important de comprendre l'histoire et les intérêts contemporains des peuples autochtones. Nous travaillons dans le sens de l'instauration et du maintien de relations productives à travers des activités de consultation, une communication régulière et le désir de participer à des mesures mutuellement profitables permettant d'améliorer la Porte d'accès. À cette fin, nous comptons sur une équipe qui se consacre à l'établissement et au maintien de ces relations. Nous nous efforçons de répondre à la fois à l'obligation juridique de consulter les Autochtones et à notre responsabilité de tenir compte des commentaires formulés par les communautés environnantes. Pour cela, nous axons notre travail de relations avec les Autochtones sur la consultation et les pratiques de mobilisation de la communauté qui sont propres aux intérêts autochtones.

CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES

En vertu de la *Loi maritime du Canada,* le pouvoir de gérer les terres fédérales a été délégué à Port Metro Vancouver. Nous menons par conséquent des consultations avec les Autochtones au nom de Transports Canada lorsque les activités ou les développements risquent de comporter des répercussions néfastes sur les droits des Autochtones ou les droits en vertu des traités, potentiels ou établis.Cela signifie que nous devons remplir à la fois l'obligation juridique de consulter les Autochtones et notre responsabilité sociale de tenir compte des commentaires des communautés environnantes. En 2014, nous avons consulté les groupes autochtones au sujet d'un éventail d'activités au sein de notre juridiction, notamment l'enlèvement de pieux dans une zone sensible, la construction de nouveaux habitats et des développements de terminaux substantiels.

22

EN 2014, NOUS AVONS CRÉÉ UN RÉPERTOIRE DES ENTREPRISES AUTOCHTONES OÙ SONT MAINTENANT INSCRITES 22 ENTREPRISES

STRATÉGIE DE PARTICIPATION DES PREMIÈRES NATIONS

Notre nouvelle stratégie de participation des Autochtones adoptée en 2014 se compose d'un cadre de principes, objectifs et activités qui appuient le développement de relations de travail à long terme avec les groupes autochtones. La stratégie contribuera à harmoniser les objectifs sociaux, environnementaux et économiques à travers quatre domaines de rendement clés, à savoir l'emploi, l'investissement communautaire, la participation de la communauté et le développement des possibilités commerciales.

POSSIBILITÉS COMMERCIALES OFFERTES AUX AUTOCHTONES

Notre répertoire des entreprises autochtones vise à repérer des entrepreneurs et organisations autochtones souhaitant entretenir des relations d'affaires avec Port Metro Vancouver. Vingt-deux entreprises appartenant à des Autochtones se sont inscrites en ligne pour figurer dans notre répertoire sur lequel notre équipe d'approvisionnement peut désormais s'appuyer pour mettre en lien ces entrepreneurs et organisations avec des possibilités d'affaires potentielles liées au port.

SOUTIEN APPORTÉ AUX INITIATIVES AUTOCHTONES

En 2014, notre programme d'investissement communautaire a appuyé de nombreuses initiatives importantes aux yeux de groupes autochtones, notamment la série de conférences autochtones au British Columbia Institute of Technology qui a mis en présence des communautés et des cultures afin de discuter des questions importantes et de soutenir un campus inclusif en informant le personnel et en célébrant la culture et les réussites autochtones. Nous avons soutenu c̓əsnaʔəm, l'exposition La ville avant la ville, une exploration de l'ancien paysage et de la culture vivante de la Première Nation Musqueam au Musqueam Cultural Centre, au Museum of Anthropology et au Museum of Vancouver. Le projet de restauration de l'habitat dans le bassin versant de la rivière Indian de la Première Nation Tsleil-Waututh a également reçu un soutien financier qui a contribué à restaurer le courant tout au long de l'année à hauteur d'environ 2 500 mètres carrés de chenal, améliorant l'habitat essentiel et favorisant le frai du saumon. Notre programme d'investissement communautaire a soutenu l'activité de financement inaugurale annuelle de la Nation Squamish pour la programmation au Eslha7an Learning Centre et au Squamish Nation Trades Centre, des organisations qui proposent des possibilités de formation globales à l'ensemble des peuples autochtones.

CRÉATION D'HABITATS

En 2014, Port Metro Vancouver a terminé le projet de marais littoral Glenrose qui vise à améliorer la productivité globale du fleuve Fraser entre le pont Alex Fraser et Gundersen Slough. Le projet a été entrepris afin d'offrir un habitat de qualité supérieure aux alevins de saumon et autres poissons et espèces sauvages, ainsi que pour résoudre les préoccupations soulevées par les groupes autochtones au sujet de la dégradation d'un site d'importance culturelle et archéologique. Les groupes autochtones ont participé à toutes les phases du projet, de la planification à la construction, et ont pris part aux possibilités de formation et d'emploi liées à la réalisation du projet.

COMMUNAUTÉS FLORISSANTES

Répercussions sur les communautés environnantes

Notre port fonctionne en permanence de manière à soutenir les objectifs commerciaux du Canada. Les activités portuaires provoquent un accroissement de l'activité des trains et des camions, du bruit et d'autres nuisances qui ont des répercussions sur le bien-être des communautés. Nous devons travailler à un trouver un juste équilibre entre les objectifs commerciaux et les intérêts de nos voisins afin de rendre possible une croissance continue et l'exécution de notre mandat auprès des Canadiens.

PRINCIPAUX RISQUES **Mauvaise acceptation par la communauté et répercussions environnementales.**

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE **Une Porte d'accès durable envisage de manière proactive les répercussions pour les communautés et prend en compte les intérêts des communautés.**

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- Les valeurs et les priorités des communautés doivent être prises en compte dans le cadre du processus décisionnel.
- Limiter le bruit et l'éclairage liés aux activités portuaires pendant la nuit, puisque cela a une incidence sur la qualité de vie des communautés voisines.
- Fournir davantage d'information et de données à propos de l'incidence du port sur les communautés.

NOTRE APPROCHE

Nous mobilisons les gouvernements et les communautés de manière régulière afin de nous assurer que nous comprenons leurs intérêts et préoccupations et travaillons ensuite de concert avec l'industrie pour résoudre ces préoccupations dans la mesure du possible, ou pour élaborer des stratégies à long terme au besoin. Par exemple, nos trois comités de liaison communautaire dans le quartier Vancouver-Est, à Delta et sur la rive nord rassemblent l'industrie portuaire, les résidents, les représentants des chemins de fer, les municipalités et les Premières Nations pour se concentrer sur l'amélioration des communications et s'occuper des questions liées aux activités portuaires. Notre ligne réservée aux commentaires de la communauté nous aide à assurer le suivi des préoccupations de la communauté et à y répondre. Nous suivons les valeurs et les principes clés de l'Association internationale pour la participation publique et adoptons une perspective d'ensemble par rapport aux consultations liées au projet en employant une gamme d'outils, tels que l'outil de consultation en ligne PortTalk (portalk.ca), afin d'améliorer l'accessibilité et la transparence.

BRUIT

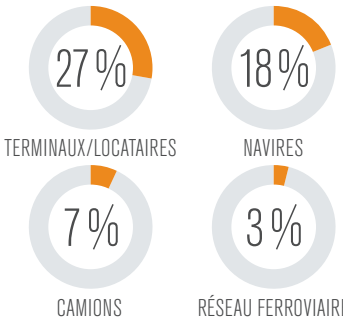
Le bruit constitue la première préoccupation soulevée par les communautés environnantes. En 2014, plus de 50 pour cent de plaintes reçues par l'intermédiaire de notre ligne réservée aux commentaires de la communauté étaient liées au bruit des terminaux, des locataires, des navires, du trafic des camions et des trains.

Nous reconnaissons l'importance de ce problème pour les résidents locaux. Malheureusement, il est difficile d'apporter une solution à certains bruits, tels que ceux émis par les moteurs de bateau ou les sirènes de sécurité, sans mettre la sécurité en péril. Nous devons par conséquent étudier des solutions et travailler avec les communautés pour les aider à comprendre tous les aspects du problème et les jalons posés en vue d'une amélioration.

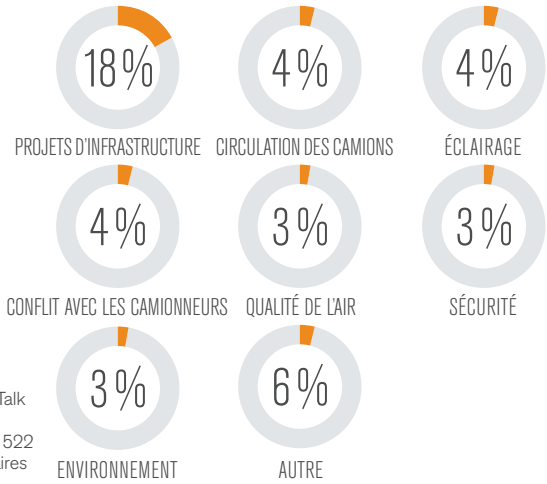
COMMENTAIRES DE LA COMMUNAUTÉ

Nous encourageons les commentaires afin de nous aider à identifier les possibilités d'amélioration. Notre ligne réservée aux commentaires de la communauté nous aide à assurer le suivi des préoccupations de la communauté et à y répondre.

BRUIT = 55 %



AUTRE = 45 %



Ces données reflètent les commentaires reçus par l'intermédiaire de notre ligne réservée aux commentaires de la communauté et de l'outil PortTalk en lien avec les activités portuaires et les projets d'infrastructure. En 2014, nous avons reçu au total 522 plaintes dont 404 concernaient les activités portuaires et 118 portaient sur les projets d'infrastructure.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Notre programme d'investissement communautaire alloue jusqu'à un pour cent de son bénéfice net aux initiatives qui comptent pour les communautés locales et les peuples autochtones en fonction de trois objectifs clés : l'enrichissement communautaire, l'éducation et la formation, et le leadership environnemental Nous répartissons chaque année notre financement à travers l'ensemble des communautés où nous menons nos activités Nous nous assurons également que des sommes sont mises de côté pour appuyer des initiatives d'importance pour les groupes autochtones.

En 2014, nous avons soutenu 77 organisations, événements ou institutions communautaires avec plus de 500 000 dollars en financement. Parmi les nouveaux événements communautaires auxquels nous avons apporté notre soutien, on peut noter le Shipyards Night Market à North Vancouver, le défilé et le festival de la fierté gaie de Vancouver et la commémoration de l'incident du *Komagata Maru*.

BUREAU COMMUNAUTAIRE À DELTA

Nous avons ouvert un bureau communautaire à Delta pour offrir la possibilité aux résidents et groupes d'entreprises locaux de nous rencontrer et de discuter avec nous en personne. Ce nouveau bureau situé à Ladner a pour vocation de soutenir notre plan à long terme de mobilisation de la communauté au sujet des activités portuaires et des initiatives futures, notamment le projet du Terminal 2 à Roberts Bank.

PARTICIPATION DES MUNICIPALITÉS

Nous mobilisons régulièrement les gouvernements locaux de façon à renforcer les communications, à bâtir des relations de travail productives et à trouver des occasions de collaboration. Notre équipe de direction, accompagnée de notre équipe de mobilisation des municipalités, encourage la participation des employés et des responsables élus au moyen de groupes de travail, de comités de liaison, de programmes de consultation officielle, des séances d'information et d'exposés aux conseils.

407

ÉVÉNEMENTS DE MOBILISATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

7 millions de dollars

POUR LE FINANCEMENT DES PLANS COMMUNAUTAIRES DE DRAGAGE À LONG TERME, QUI CONTRIBUENT À SOUTENIR LES EMPLOIS, LA CROISSANCE ET LA PROSPÉRITÉ DANS LES COMMUNAUTÉS SITUÉES LE LONG DU BASSIN INFÉRIEUR DU FLEUVE FRASER

Étude de cas : Gérer le bruit du Port

Le bruit provenant des klaxons, des sifflets, de la signalisation, des activités des terminaux et de la chaîne d'approvisionnement a des répercussions sur les communautés voisines du port. C'est pourquoi nous prenons en compte et incorporons l'atténuation du bruit dans les projets d'infrastructure portuaire et améliorons les capacités de surveillance acoustique à travers le port.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ENJEUX?

Les activités portuaires sont par nature des activités industrielles et sont menées en tout temps. Cela crée du bruit tel que celui provenant des moteurs de bateaux, du trafic des wagons porte-rails, ainsi que des protocoles de sécurité de base tels que les sirènes de sécurité qui peuvent avoir des répercussions sur la qualité de vie dans les communautés environnantes. G4–27

QUELLE EST LA RÉPONSE APPORTÉE?

Nous avons instauré un programme de surveillance acoustique afin de mieux comprendre la source et l'intensité des bruits liés au port et de nous aider à mieux répondre aux préoccupations des communautés.

Des stations de surveillance acoustique ont été installées dans des emplacements autour de Burrard Inlet et Deltaport. Les stations de surveillance acoustique sont entièrement autonomes et comportent un microphone qui mesure et enregistre les sons; elles sont reliées à un réseau sans fil sécurisé pour acheminer les données en temps réel. Certaines stations enregistrent également des données météorologiques dans la mesure où le temps peut influer sur le déplacement des sons dans l'atmosphère. Le public peut accéder en tout temps à ces renseignements en ligne par l'intermédiaire de notre site Web.

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité

Nos nouveaux projets d'infrastructure comportent également les évaluations et l'atténuation acoustiques. À titre d'exemple, le projet de la route Low Level comporte un mur antibruit pour limiter la transmission du son et des surfaces inclinées pour faire dévier le bruit vers le haut, loin de la communauté adjacente.

QUE VA-T-IL SE PASSER ENSUITE?

Le réseau de surveillance acoustique devrait nous aider à repérer et assurer le suivi des questions liées au bruit que les communautés ont soulevées. Les résidents peuvent visiter notre page Web consacrée à la surveillance acoustique pour repérer les stations de surveillance, afficher les niveaux sonores et signaler des problèmes. Nous voulons mieux comprendre les préoccupations liées au bruit et intervenir, dans la mesure du possible. Le bruit demeurera cependant une question difficile, car le port et les zones urbaines qui le jouxtent connaissent une croissance continue. Cela fournit une illustration supplémentaire du délicat équilibre qui accompagne la supervision du plus important port du Canada.

Apprenez-en davantage au sujet du bruit lié aux activités portuaires à l'adresse portmetrovancouver.com/noise

« La ville est reconnaissante des efforts entrepris au moyen du projet d'atténuation du niveau de bruit, à la fois en retirant les trois passages à niveau et en installant des murs antibruit et des plaques de verre. Nous attendons avec intérêt d'examiner les données acoustiques recueillies avant la construction, pendant la construction et après l'achèvement du projet ».

Peter Navratil
Ingénieur municipal adjoint
Ville de North Vancouver

24/7

LES ACTIVITÉS PORTUAIRES SONT PAR NATURE DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET SONT MENÉES EN TOUT TEMPS

10

STATIONS DE SURVEILLANCE ACOUSTIQUE À LONG TERME ONT ÉTÉ INSTALLÉES DANS DES EMPLACEMENTS SITUÉS À TRAVERS LE PORT

Sûreté et sécurité

Les activités portuaires doivent assurer la sécurité et la sûreté des utilisateurs du port et des communautés environnantes. Nous supervisons la sécurité et la sûreté des activités au sein de notre juridiction, nous jouons un rôle de coordination en cas d'intervention d'urgence et nous contribuons à fournir une direction sur les grandes questions ayant une incidence sur la sûreté et la sécurité au-delà de notre juridiction.

PRINCIPAUX RISQUES

Un déversement environnemental dans le port ou les cours d'eau et des blessures humaines.

DÉFINITION D'UNE PORTE D'ACCÈS DURABLE

Une Porte d'accès durable maintient la sécurité et la sûreté afin de protéger les utilisateurs du port et les communautés environnantes et promeut une culture de l'état de préparation en cas d'urgence.

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.
- Améliorer la compréhension des pratiques de sûreté et de sécurité afin d'aider les communautés environnantes à se sentir en sécurité.
- Promouvoir la collaboration, la coordination et la formation au sein des parties concernées afin d'assurer une réponse rapide et efficace en cas d'urgence, tel qu'un déversement.

NOTRE APPROCHE

Nous investissons dans des infrastructures et technologies liées à notre Centre des opérations centralisées qui rend possible la surveillance et les communications en temps réel à travers le port, ce qui améliore notre capacité à repérer les risques relatifs à la sécurité et à la sûreté et à coordonner une intervention. Nous gérons également ces infrastructures et technologies. Nous facilitons en outre la collaboration et la coordination de nombreuses parties responsables des interventions d'urgence telles que la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada ou encore la Western Canada Marine Response Corporation. Les exemples suivants donnent un aperçu de quelques-unes de nos initiatives liées à la sûreté et à la sécurité du port.

CENTRE DES OPÉRATIONS

Le centre des opérations et la patrouille du port travaillent de concert pour garantir la sécurité de la navigation au sein de la juridiction de l'administration portuaire. En 2014, nous avons ajouté deux nouveaux navires de l'administration portuaire afin de renforcer notre présence sur l'eau et de mettre en œuvre un éventail d'améliorations en matière de sûreté et de sécurité, notamment la consolidation de la responsabilité au sujet des laissez-passer de sécurité du port.

INITIATIVE D'AMÉLIORATION DU FLEUVE FRASER

Nous avons instauré l'initiative d'amélioration du fleuve Fraser en 2012. Cette initiative représente un programme quinquennal d'une valeur de deux millions de dollars axé sur la résolution des problèmes liés aux navires et structures à l'abandon. Nous collaborons avec d'autres organismes gouvernementaux afin d'instaurer des mesures d'application plus contraignantes pour empêcher les récidives.

63

LES PROBLÈMES POSÉS PAR 63 DES 141 SITES REPÉRÉS DANS LE CADRE DE L'INITIATIVE D'AMÉLIORATION DU FLEUVE FRASER ONT MAINTENANT ÉTÉ RÉSOLUS.

INTERVENTION EN CAS D'URGENCE

Nous remplissons un rôle de coordination au sein de notre juridiction pour les interventions en cas d'urgence qui impose que nous collaborions avec de multiples premiers répondants, communautés et intervenants de l'industrie. C'est pourquoi la Garde côtière canadienne, les pompiers locaux, les services de police et les préposés aux premiers soins et nous avons constitué en 2013 le comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime. Le comité est composé de 20 organismes qui partagent des connaissances et améliorent de manière continue la coordination des rôles et des responsabilités grâce à la planification et à la pratique.

Un exercice annuel d'urgence et de sûreté dirigé par l'administration portuaire avec le Comité de coordination des interventions en cas d'urgence maritime s'est déroulé en avril 2014 et a accueilli 120 participants provenant de plus de 30 organisations.

INITIATIVE DE GESTION DES ANCRAGES

Nous collaborons avec la ville de Port Moody dans le but d'instaurer un projet pilote de gestion des ancrages qui contribuera à améliorer la sécurité et la propreté du port.

Il s'attaque à des préoccupations actuelles telles que la sécurité des navires de plaisance, la gestion des déchets, le bruit, les intrusions et les abandons.

INSTALLATION D'EXAMEN DES CONTENEURS

Nous avons fait progresser le développement d'une nouvelle installation d'examen des conteneurs afin de rehausser la sûreté et la sécurité à Deltaport, le plus grand terminal à conteneur du Canada. La nouvelle installation améliorera les pratiques relatives à l'examen des conteneurs et réduira la circulation des camions et les émissions connexes à travers la région.

INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES PAR UN NAVIRE DANS ENGLISH BAY

Le centre des opérations de Port Metro Vancouver a dans un premier temps reçu des signalements de reflets huileux dans English Bay le 8 avril 2015 vers 17 heures, et notre navire de patrouille est intervenu aux environs de 17 h 15 à la demande de la Garde côtière canadienne. Nous avons mené une évaluation de la zone signalée et avons dans un premier temps remarqué un reflet provenant d'une source inconnue. Des recherches plus poussées nous ont amenés à découvrir ce qui semblait être une matière huileuse. Nous avons à ce moment mis en place des dispositifs absorbants. Aux environs de 18 heures, nous avons demandé l'aide des avions commerciaux pour prendre des photos afin de nous aider à évaluer la situation et nous avons précisé à la Garde côtière canadienne qu'il était nécessaire de mieux comprendre la taille et la nature du déversement. La Garde côtière canadienne a alors pris la direction des opérations au titre du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Nous avons travaillé de concert avec diverses organisations afin de réduire au minimum les répercussions du déversement, aussi vite que possible.

APERÇU DU RENDEMENT DE L'ENTREPRISE

CATÉGORIE	MESURE	UNITÉS	2014	2013	2012
NOTRE PERSONNEL					
Employés	Nombre total d'employés[1]	Nbre	321	293	291
	- Employés permanents	Nbre	272	253	248
	- Employés temporaires	Nbre	49	40	43
	- Temps plein	Nbre	314	284	279
	- Temps partiel	Nbre	7	9	12
	Taux de roulement du personnel[2]	%	6	8	5
	Employés assujettis aux conventions collectives de travail	%	72	71	72
	Investissement moyen en formation par employé	$	2 163	2 055	2 070[3]
NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE					
Utilisation d'énergie	Utilisation d'énergie directe	GJ	7 131	6 956	6 620
	Utilisation d'énergie indirecte	GJ	16 928	16 750	17 245
Émissions de gaz à effet de serre[4]	Émissions de niveau 1 – Émissions liées à la consommation de carburant directe	$teCO_2$	495 ✔+	473	449
	Émissions de niveau 2 – Émissions liées à la consommation de carburant indirecte	$teCO_2$	302 ✔+	378	362
	Émissions de niveau 3 – Émissions liées aux déplacements professionnels, au trajet quotidien des employés pour se rendre au travail, à la consommation de papier et à l'élimination des déchets	$teCO_2$	622 ✔+	500	458
	Émissions de gaz à effet de serre totales	$teCO_2$	1 419 ✔+	1 351	1 269
	Compensation des émissions de gaz à effet de serre	%	100 ✔+	100	100
Transport durable	Participation au défi « Navetteurs »	%	52	60	49
Déchets	Compostés	kg	6 895	6 500	8 090
	Recyclés	kg	13 803	14 308	Sans objet
	Décharge	kg	6 330	5 627	5 950
	Taux de réacheminement des déchets	%	77	79	Sans objet
Conformité environnementale	Amendes	$	0	0	0
	Sanctions non monétaires	Nbre	0	0	0
NOS RÉSULTATS FINANCIERS					
Résultat financiers[5]	Valeur totale générée (milliers)	$	222 539 ✔	210 901	188 598
	Valeur totale distribuée (milliers)	$	125 971 ✔	116 508	93 471
	- Coûts de fonctionnement	$	71 372	65 889	63 067
	- Salaires et avantages des employés	$	35 255	34 110	30 631
	- Paiements au gouvernement – Frais[6]	$	6 453	6 208	5 772
	- Paiements aux fournisseurs de capitaux	$	5 240	5 232	5 155
	- Paiements au gouvernement – Paiements versés en remplacement d'impôts[7]	$	6 774	4 442	5 994
	- Investissements communautaires[8]	$	977	728	3 691
	- Autres dépenses (revenu)	$	(100)	(101)	(20 839)
	Valeur économique retenue (milliers)	$	96 569 ✔	94 393	95 127
MOBILISATION DE LA COMMUNAUTÉ					
Mobilisation	Événements de mobilisation et consultations publiques	Nbre	407	524	600
	Participation aux événements communautaires	Nbre	91	58	48

✔ Données certifiées jusqu'à un niveau limité ✔+ Données certifiées jusqu'à un niveau raisonnable

À PROPOS DU PRÉSENT RAPPORT

PORTÉE ET LIMITE DU RAPPORT

Notre rapport annuel sur la durabilité contient des renseignements au sujet de Port Metro Vancouver et de Canada Place Corporation, une filiale de Port Metro Vancouver. Exception faite de nos résultats financiers reposant sur les données financières consolidées de nos états financiers vérifiés, nous avons exclu nos cinq autres filiales en raison de la portée relativement limitée des répercussions environnementales et sociales liées à ces entités. **G4–17**

Pour obtenir de plus amples renseignements à propos de ces filiales, consultez notre Rapport financier annuel à l'adresse portmetrovancouver.com/accountability

Les sujets les plus importants repérés lors du processus de pertinence sont décrits aux pages 8-9. Nous admettons que les répercussions les plus considérables en lien avec ces sujets se trouvent hors de notre contrôle opérationnel direct. Nous avons en conséquence fait le choix de produire un rapport en utilisant un plus vaste périmètre portuaire et avons harmonisé nos indicateurs de rendement avec ces sujets. Les données liées à ces questions au sein de notre contrôle opérationnel direct sont décrites en détail dans le tableau sur le rendement de l'entreprise à la page 40. **G4-18, G4-20, G4-21**

LIGNES DIRECTRICES DU RAPPORT ET DONNÉES

Nous avons préparé ce rapport en conformité avec les nouvelles lignes directrices clés au sujet de la production de rapports sur la durabilité G4 GRI. Ces lignes directrices offrent un cadre internationalement reconnu pour l'établissement de rapports liés au rendement économique, social et environnemental. Dans le cadre de ce processus, nous avons présenté notre rapport au service Materiality Disclosures Service de GRI pour examen. Ce service vérifie que les éléments d'information requis G4-17 à G4-27 sont correctement situés au sein de l'index du contenu GRI, ainsi que dans le texte du rapport où ils sont identifiés par le préfixe « **G4** ». L'index GRI est présenté aux pages 44–45. Le présent rapport contient des données relatives à l'année civile se terminant le 31 décembre 2014. Les renseignements importants jusqu'à la date de publication du rapport le 2 juin 2015 y figurent également. Des données historiques sont fournies dès que possible pour permettre d'effectuer des comparaisons et de faire état de tendances.

CERTIFICATION INDÉPENDANTE

Ernst & Young s.r.l. a fourni une certification de tierce partie relativement aux indicateurs de rendement sélectionnés que comprend le présent rapport. Les indicateurs qui ont reçu un niveau de certification limité sont identifiés par ✓ et ceux qui ont reçu un niveau de certification raisonnable sont identifiés par ✓+. L'énoncé de certification indépendante d'Ernst & Young est présenté aux pages 42–43.

FAITES-NOUS PART DE VOS COMMENTAIRES

Vos commentaires au sujet du présent rapport sur la durabilité nous importent.

Veuillez adresser vos commentaires ou questions à l'adresse sustainability@portmetrovancouver.com

---

1. Au 31 décembre 2014, notre entreprise comptait 319 employés situés à Vancouver, plus deux représentants travaillant dans notre bureau de Beijing, en Chine. Sur ces 321 employés, on dénombrait 159 hommes (139 permanents et 20 temporaires) et 162 femmes (133 permanentes et 29 temporaires). Hormis sept femmes qui travaillaient à temps partiel, tous les employés travaillaient à temps plein. Au cours de l'année, nous avons embauché neuf étudiants de niveau postsecondaire afin de nous aider à sensibiliser les communautés, et plusieurs employés occasionnels ont rejoint nos rangs en fonction des besoins au cours de l'année.

2. Le calcul du taux de roulement s'applique aux employés permanents seulement.

3. Quarante employés provenant de Canada Place Corporation ont intégré Port Metro Vancouver le 1er décembre 2012. La formation suivie par ces employés ne figurait pas dans l'investissement moyen en formation par employé en 2012.

4. 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 des ressources humaines (c'est-à-dire les codes postaux, les horaires pour un poste de travail et les lieux de travail) ainsi que le compte des voitures pour les trajets pour se rendre au travail. Les facteurs d'émission ont été référencés en s'appuyant sur le document « 2014 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying Greenhouse Gas Emissions » publié en novembre 2014 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 d'Environnement Canada. Nos données sur les émissions de gaz à effet de serre comprennent une composante d'émissions biogéniques (bioCO_2), tel que défini dans le document « 2014 B.C. Best Practices Methodology », qui entre en compte dans le cadre du règlement « Renewable and low Carbon Fuel Requirements Regulation ». Ces émissions biogéniques représentent environ 2 % de nos émissions totales. L'intensité du facteur d'émission de gaz à effet de serre pour l'électricité a baissé en passant de 25 teCO_2/GWh en 2012, à 14 teCO_2/GWh en 2013, puis à 10 teCO_2/GWh en 2014. L'application des nouveaux facteurs plus faibles d'émission d'électricité débouche sur une baisse d'environ 2 pour cent du total de nos émissions en 2013 et a des répercussions négligeables sur les émissions de 2014. Les trajets en avion réservés par nos agents de voyage d'affaires en utilisant des laissez-passer aériens et les trajets en avion payés avec les cartes de crédit d'entreprise ont été inclus. Les vols réservés directement par les employés en utilisant des cartes de crédit personnelles n'ont pas été inclus. 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 2014, 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 2014, et nous avons extrapolé les chiffres annuels à partir de ces données. La méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des déplacements pour se rendre au travail a été mise à jour en 2014, ce qui débouche sur une augmentation de nos émissions totales d'environ 60 teCO_2 par rapport à notre niveau en teCO_2 de 2014 calculé selon la méthodologie de l'année précédente. La méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant du gaz naturel alloué à partir de l'utilisation d'eau chaude a été mise à jour en 2014 grâce à la mise à disposition de meilleurs renseignements, ce qui a débouché sur une réduction de nos émissions totales d'environ 54 teCO_2 par rapport à notre niveau en teCO_2 de 2014 calculé selon la méthodologie de l'année précédente.

5. 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). Les résultats financiers de 2012 ont été révisés dans notre rapport sur la durabilité de 2013 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.

6. 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.

7. En vertu de la *Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts,* Port Metro Vancouver est tenue de verser des paiements en remplacement d'impôts municipaux pour ses propriétés non louées.

8. Les investissements communautaires comprennent des investissements réalisés à travers notre programme d'investissements communautaires et nos contributions par l'entremise de notre programme de dragage des chenaux locaux.

ÉNONCÉ DE CERTIFICATION INDÉPENDANTE

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

NOS RESPONSABILITÉS

Notre mission de certification a été planifiée et effectuée conformément à l'International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 *Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information,* au chapitre 5025 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés *Standards for Assurance Engagements Other than Audits of Financial Statements and Other Historical Financial Information,* à la norme canadienne *Canadian Standard on Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements 3410* et à la partie 3 de la norme ISO 14064 : *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 le rendement mentionnée dans le Rapport sur la durabilité 2014 (le « rapport ») de Port Metro Vancouver pour la période allant du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2014. 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 le rendement, tel que précisé par le symbole « ● » utilisé dans l'index GRI présenté dans le rapport (Information mentionnée sur le rendement), 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, de la déclaration de Port Metro Vancouver sur les valeurs agrégées de gaz à effet de serre pour 2014 et désignées par le symbole « ●+ » dans l'index du contenu GRI tel qu'il est présenté dans le rapport, et formuler une opinion à ce sujet :
  - EN15 : Émissions directes de gaz à effet de serre (niveau 1)
  - EN16 : Émissions indirectes de gaz à effet de serre (niveau 2)
  - EN17 : Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (niveau 3)

  (ensemble, les « déclarations sur les gaz à effet de serre »)
- **Élément n° 3 :** Obtenir un niveau de certification raisonnable quant à la présentation fidèle, dans tous les aspects significatifs, de la déclaration de Port Metro Vancouver selon laquelle les émissions de gaz à effet de serre de niveaux 1, 2 et 3 représentées par les indicateurs EN15, EN16 et EN17 ont été neutralisées grâce à 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 la présentation fidèle, dans tous les aspects significatifs, des données sur le rendement en matière de ponctualité des navires, sur le temps moyen d'immobilisation des conteneurs et sur la moyenne du temps permettant aux camions de tourner (« Déclarations sur l'efficience de la Porte d'accès ») présentées dans le rapport.
- **Élément n° 5 :** Obtenir un niveau de certification limité que le rapport de Port Metro Vancouver contient, dans tous les aspects significatifs, les exigences « clés G4 GRI » des éléments d'information standard généraux et spécifiques G4 GRI : Indicateurs de rendement (« Lignes directrices en matière de divulgation ») et de formuler une conclusion à leur propos.

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. Les critères suivants ont été utilisés dans le cadre de notre mission de certification :

- **Élément n° 1 :** Lignes directrices en matière de production de rapports sur la durabilité G4 GRI (« Lignes directrices G4 GRI »).
- **Élément n° 2 :** Lignes directrices G4 GRI, partie 1 de la norme ISO 14064 : *Spécifications et lignes directrices, au niveau des organismes, pour la quantification et la déclaration des émissions et des suppressions des gaz à effet de serre* et critères élaborés à l'interne par la direction.
- **Élément n° 3 :** Norme ISO 14064 – Partie 1 et critères élaborés à l'interne par la direction.
- **Élément n° 4 :** Critères élaborés à l'interne par la direction.
- **Élément n° 5 :** Lignes directrices en matière de divulgation G4 GRI.

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

Le rapport a été préparé par la direction de Port Metro Vancouver, qui est responsable de la collecte et de la préparation de l'information mentionnée sur le rendement, des déclarations sur les gaz à effet de serre, de la déclaration sur la carboneutralité, des déclarations sur l'efficience de la Porte d'accès 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 pour comprendre le processus de production de rapports et les limites organisationnelles.
- Des entrevues avec le personnel sélectionné responsable de l'information mentionnée sur le rendement, des déclarations sur les gaz à effet de serre, de la déclaration sur la carboneutralité et des déclarations sur l'efficience de la Porte d'accès 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.
- Des renseignements présentés par Port Metro Vancouver autres que ceux figurant dans le présent rapport, tels que les renseignements figurant sur son site Web, hormis l'information mentionnée sur le rendement présentée sous la rubrique EN13 « Habitats Protected or Restored » située dans la section « Habitat Enhancement » de son site Web :
  - Taille et emplacement de toutes les zones d'habitat protégé ou les zones restaurées, ainsi que toute approbation de la protection ou de la restauration par des professionnels externes indépendants
  - Tous les partenariats avec des tierces parties dans le but de protéger ou de restaurer les zones d'habitat distinctes des lieux dans lesquels Port Metro Vancouver a supervisé et mis en œuvre des mesures de restauration ou de protection
  - Statut de chaque zone
  - Toutes les normes, méthodologies et hypothèses utilisées
- Les énoncés prospectifs de la direction.
- Toute comparaison aux données historiques faite par Port Metro Vancouver.
- La pertinence des définitions pour les critères élaborés en interne appliqués aux déclarations sur les gaz à effet de serre, à la déclaration sur la carboneutralité et aux déclarations sur l'efficience de la Porte d'accès.

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 le rendement n'est pas conforme, dans tous les aspects significatifs, aux Lignes directrices G4 GRI.

Élément n° 2 – Déclarations sur les gaz à effet de serre : À notre avis, le rapport présente fidèlement, dans tous les aspects significatifs, la déclaration sur la carboneutralité pour l'année terminée le 31 décembre 2014, conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1 et aux critères élaborés en interne par la direction.

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 2014, conformément à la norme ISO 14064 – Partie 1 et aux critères élaborés en interne par la direction.

Élément n° 4 – Déclarations sur l'efficience de la Porte d'accès : À notre avis, le rapport présente fidèlement, dans tous les aspects significatifs, le pourcentage de navires ponctuels ainsi que le temps moyen d'immobilisation pour les années qui se sont terminées le 31 décembre 2012, 31 décembre 2013 et 31 décembre 2014, ainsi que la moyenne du temps permettant aux camions de tourner pour l'année se terminant le 31 décembre 2014, conformément aux critères élaborés à l'interne par la direction.

Élément n° 5 : Nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que le rapport n'atteint pas, dans tous les aspects significatifs, les exigences « clés G4 GRI » des Lignes directrices en matière de divulgation G4.

Ernst & Young LLP

EY
Building a better working world

Comptables agréés
Vancouver, Canada
13 mai 2015

INDEX DU CONTENU G4 GRI

● Données certifiées jusqu'à un niveau limité
●+ Données certifiées jusqu'à un niveau raisonnable

Aucun des autres éléments d'information de GRI au sein du tableau n'a été certifié de manière indépendante.
Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter l'énoncé de certification indépendante d'Ernst & Young présenté aux pages 42–43.

ÉLÉMENTS D'INFORMATION REQUIS POUR LE GRI		PAGE	CERTIFICATION EXTERNE
	STRATÉGIE ET ANALYSE		
G4-1	Déclaration du décideur le plus haut placé de l'organisation	2–3	
	PROFIL DE L'ORGANISATION		
G4-3	Nom de l'organisation	4	
G4-4	Principaux produits et/ou services et marques correspondants	4–5	
G4-5	Lieu où se trouve le siège de l'organisation	4–5	
G4-6	Nombre de pays où l'organisation est implantée	4–5	
G4-7	Mode de propriété et forme juridique	4	
G4-8	Marchés desservis	12–13	
G4-9	Taille de l'organisation	4–5	
G4-10	Effectif total par type d'emploi, de contrat de travail, de zone géographique et de sexe	5, 40	
G4-11	Pourcentage du total des employés assujettis à des conventions collectives	40	
G4-12	Description de la chaîne d'approvisionnement de l'organisation	12–15	
G4-13	Changements substantiels au cours de la période de rapport relativement à la taille, à la structure et au mode de propriété[1]	45	
G4-14	Explications sur la position quant à la prise en compte du principe de précaution	23–29	
G4-15	Chartes ou principes d'origine extérieure en matière économique, environnementale et sociale	34, 42	
G4-16	Affiliation à des associations[2]	45	
	ASPECTS ET PÉRIMÈTRES PERTINENTS IDENTIFIÉS		
G4-17	Entités au sein des états financiers de l'organisation	41	
G4-18	Processus de définition du contenu du rapport et des périmètres des aspects	8, 41	
G4-19	Aspects pertinents identifiés	8–9	
G4-20	Périmètre de l'aspect pour chaque aspect pertinent au sein de l'organisation	41	
G4-21	Périmètre de l'aspect pour chaque aspect pertinent en dehors de l'organisation	41	
G4-22	Explication des conséquences de toute reformulation d'informations communiquées dans des rapports antérieurs[3]	45	
G4-23	Changements substantiels par rapport aux périodes de rapport précédentes au sujet du champ d'étude et du périmètre des aspects[4]	45	
	IMPLICATION DES INTERVENANTS		
G4-24	Liste des groupes d'intervenants participants	8–9	
G4-25	Base d'identification et sélection des intervenants avec lesquels établir un dialogue	8	
G4-26	Approche de la participation des intervenants	8	
G4-27	Questions et préoccupations clés soulevées dans le cadre du dialogue avec les intervenants	8–9, 16, 36	
	PROFIL DU RAPPORT		
G4-28	Période considérée	41	
G4-29	Date du dernier rapport publié	41	
G4-30	Cycle considéré	41	

ÉLÉMENTS D'INFORMATION REQUIS POUR LE GRI		PAGE	CERTIFICATION EXTERNE
G4-31	Personne-ressource pour toute question sur le rapport ou son contenu	41, plat verso	
G4-32	Conformité au GRI	41	
G4-33	Certification externe du rapport	41–43	
	GOUVERNANCE		
G4-34	Structure de gouvernance de l'organisation	4	
	ÉTHIQUE ET INTÉGRITÉ		
G4-56	Description des valeurs, principes et normes de l'organisation	4, plat verso	
	ÉCONOMIE		
G4-DMA	Méthode de gestion : Rendement économique et répercussions économiques indirectes	11–21	
G4-EC1	Valeur économique directe créée et distribuée	4, 40	✔
G4-EC7	Développement et incidence des investissements en matière d'infrastructure et d'appui aux services	20–21	
G4-EC8	Répercussions économiques indirectes substantielles	12–13	
Propre à PMV	Efficience de la Porte d'accès	14–15	✔
	ENVIRONNEMENT		
G4-DMA	Méthode de gestion : Émissions et biodiversité	23–29	
G4-EN11	Sites opérationnels détenus, loués ou gérés dans des aires protégées ou y étant adjacents, ainsi qu'en zones riches en biodiversité en dehors de ces aires protégées[5]	4–5, 28–29	✔
G4-EN12	Description des répercussions substantielles des activités, produits et services sur la biodiversité des aires protégées ou des zones riches en biodiversité en dehors de ces aires protégées[6]	28–29	✔
G4-EN13	Habitats protégés ou restaurés	28–29	✔
G4-EN14	Nombre total d'espèces menacées figurant sur la liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) et sur son équivalent national et dont les habitats se trouvent dans des zones affectées par des activités	28–29	✔
G4-EN15	Émissions directes de gaz à effet de serre (niveau 1)	40	✔+
G4-EN16	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (niveau 2)	40	✔+
G4-EN17	Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (niveau 3)	40	✔+
G4-EN19	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	25, 40	✔
G4-EN21	Émissions de NOx, SOx et autres émissions significatives dans l'air	25	
	COMMUNAUTÉS		
G4-DMA	Méthode de gestion : Communautés locales et droits des Autochtones[7]	31–39	
G4-SO1	Activités mettant en œuvre la participation des communautés locales, des évaluations des répercussions et des programmes de développement[8]	29, 32–37, 40	✔
G4-SO2	Activités avec d'importantes conséquences néfastes, réelles et potentielles, sur les communautés locales	5, 24–25, 28-29, 32–39	✔

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

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

3. Aucun renseignement de notre précédent rapport de durabilité de 2013 n'a été reformulé. **G4–22**

4. Aucun changement substantiel n'est intervenu par rapport aux périodes de rapport précédentes au sujet du champ d'étude et du périmètre des aspects. **G4–23**

5. Notre juridiction est située au sein d'une région riche sur le plan écologique. Nous adoptons une démarche globale pour gérer la biodiversité qui reflète la forte valeur en matière de biodiversité des terres et eaux que nous gérons. Notre juridiction s'étend au sein de l'habitat essentiel désigné des épaulards résidents du sud et jouxte la réserve nationale de la faune d'Alaksen et l'aire de la gestion de la faune Roberts Bank. Nous tenons compte de ces zones protégées dans le cadre de notre projet de processus d'examens environnementaux.

6. Pour l'indicateur EN12, nous signalons les activités afférentes au port qui peuvent avoir des répercussions sur la santé et la biodiversité d'un écosystème. Nous ne faisons pas état à l'heure actuelle des répercussions directes et indirectes substantielles de ces activités en lien avec les espèces touchées, le degré des zones touchées, la durée et le caractère réversible des répercussions.

7. Nous n'avons pas fait figurer un indicateur des droits des Autochtones dans la mesure où nous étudions à l'heure actuelle la manière la plus convenable de mesurer le rendement dans ce domaine au sein de notre organisation. Nous avons pour objectif de signaler ces renseignements dans nos prochains rapports sur la durabilité.

8. Nous menons des examens environnementaux sur les projets et consultons les communautés à travers l'ensemble de notre juridiction.

NOTRE MISSION

Favoriser la croissance de la Porte d'entrée 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 d'accès de niveau international en reliant le Canada de manière performante et durable à l'économie internationale, en 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.

DURABILITÉ

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

PORT METRO VANCOUVER
100, The Pointe, 999 Place du Canada
Vancouver (C.-B.) Canada V6C 3T4
Téléphone : 1.604.665.9000
Télécopieur : 1.866.284.4271
Adresse courriel : sustainability@portmetrovancouver.com
twitter.com/portmetrovan
facebook.com/portmetrovan
Site Web : portmetrovancouver.com

Canada

Conception : Letterbox