



## Mises à jour du port

Réunion du comité de liaison communautaire de la rive nord | 12 octobre 2023

### Mise à jour des affaires

#### Août 2023 depuis le début de l'année

	Total des cargaisons	Auto	Charbon	Céréales	Potasse	Marchandises diverses étrangères	Conteneurs EVP	Croisière
CDA								
Comparé jusqu'en 2022	6%	28%	-3%	99%	-20%	-20%	-18%	63%

- Augmentation pour les automobiles (+28%), les céréales (+99%), le soufre (+9%)
- Baisse du charbon (-3%), de la potasse (-20%), des marchandises diverses étrangères (-20%), des conteneurs EVP (-18%), des produits pétroliers (-1%), des granulés de bois (-24%) et de l'huile de canola (-3%).

### Mises à jour générales

#### Transition du président et du directeur général

- Après 14 ans en tant que président-directeur général de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser, le dernier jour de Robin Silvester à la tête de l'organisation était le vendredi 30 juin 2023
- La décision de choisir un nouveau président-directeur général sera prise par le conseil d'administration de l'autorité portuaire, qui mène actuellement une recherche approfondie.
- Étant donné qu'une recherche de cadres de cette nature prend du temps, Victor Pang, directeur financier de l'autorité portuaire, a été nommé président-directeur général par intérim pendant que le conseil d'administration mène sa recherche. Victor continuera d'exercer ses fonctions de directeur financier pendant la période de transition.
- Une annonce concernant le nouveau président-directeur général est attendue dans les prochains mois

## La Place du Canada se voit décerner le titre de premier port de croisière d'Amérique du Nord pour 2023

- Le terminal de croisière de Canada Place a été désigné "[North America's Leading Cruise Port 2023](#)" lors de la récente cérémonie des World Travel Awards. Les World Travel Awards annuels avaient déjà désigné Canada Place comme "North America's Leading Cruise Port" en 2021 et 2020.
- Canada Place est [en passe d'enregistrer une année record en termes de croisiéristes](#) et s'attend à ce que 1,3 million de personnes transitent par le terminal cette saison.



## Prix Blue Circle pour la gestion de l'environnement

- L'autorité portuaire a le plaisir d'annoncer les lauréats des [prix](#) annuels [Blue Circle](#), qui récompensent le leadership environnemental des locataires et des clients du Port de Vancouver.
- Cette année, aux côtés de 11 compagnies maritimes et de quatre opérateurs maritimes côtiers, nous sommes ravis de récompenser sept compagnies de croisière pour leur souci constant de réduire leur empreinte environnementale lors du retour des croisières dans le port de Vancouver en 2022.

## Grève de l'ILWU

- Le mouvement de grève des dockers de la Colombie-Britannique en juillet 2023 a entraîné d'importantes perturbations dans les échanges commerciaux transitant par le port de Vancouver. Les négociations collectives entre la B.C. Maritime Employers Association (BCMEA) et l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU Canada) et la section locale 514 de l'ILWU ont débuté le 30 novembre 2022.
- Le 1er août 2023, nous avons eu le plaisir de voir qu'un accord avait été conclu pour mettre fin au conflit de travail.
- En tant qu'autorité portuaire, nous continuons à nous concentrer sur la facilitation du commerce canadien et à veiller à ce que le port de Vancouver redevienne pleinement opérationnel et fluide le plus rapidement possible.
- La reprise se poursuit dans l'ensemble du port de Vancouver, les terminaux portuaires et les types de marchandises se rétablissant à des rythmes différents, et nous nous attendons à ce que toutes les opérations reviennent à la normale à l'automne.

## Le terminal 2 de Roberts Bank reçoit l'approbation du gouvernement du Canada

- Le 20 avril 2023, l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser s'est félicitée de la décision du gouvernement du Canada d'approuver le projet de terminal 2 de Roberts Bank.
- Pour plus d'informations sur le projet, veuillez [consulter notre site web](#), le [site web du gouvernement du Canada](#), ou vous pouvez visiter le [registre public de l'IAAC](#) pour lire la déclaration de décision du gouvernement et les conditions du projet.
- Le 23 janvier 2023, l'autorité portuaire a été informée que le ministre fédéral de l'environnement et du changement climatique avait jugé suffisante la réponse à la demande d'information concernant le terminal 2 de Roberts Bank.
  - [La lettre du ministre à Robin Silvester est ici.](#)
  - [La réponse de l'autorité portuaire à cette lettre est disponible ici.](#)
- Le projet RBT2 fait actuellement l'objet d'une évaluation environnementale provinciale en vertu d'un arrêté pris au titre de l'article 14 de la loi de 2002 sur l'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique (BC Environmental Assessment Act). L'ordonnance de la section 14 exige que l'évaluation provinciale s'appuie principalement sur l'évaluation de la commission d'examen fédérale. [Les](#) ministres provinciaux de l'environnement et des transports [devraient](#) prendre une décision [sur le projet d'ici octobre 2023.](#)
- Le 28 septembre 2023, l'autorité portuaire s'est félicitée de la décision du gouvernement de la Colombie-Britannique d'approuver le projet de terminal 2 de Roberts Bank. Le certificat provincial d'évaluation environnementale comprend 16 conditions visant à éviter, minimiser ou compenser les effets négatifs potentiels, notamment un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'obligation de parvenir à une consommation nette nulle d'ici à 2050.
  - [Le certificat provincial d'évaluation environnementale est accordé pour le terminal 2 de Roberts Bank](#) (communiqué de presse du gouvernement de la C.-B.)



## Indice de performance des conteneurs de la Banque mondiale et de S&P Global

- L'indice de performance des conteneurs de la Banque mondiale et de S&P Global a classé le port de Vancouver 347 sur 348 ports à conteneurs pour 2022. Le port a été classé tout aussi bas pour 2021, à 368 sur 370.
- Le rapport Global Container Port Index 2022 de la Banque mondiale mesure la "moyenne des heures de port par escale" d'un navire porte-conteneurs dans le but de comparer les performances et la productivité des ports du monde entier. Le rapport compare différents modèles portuaires dans différents lieux d'exploitation et régimes réglementaires à travers le monde. Le port de Vancouver dispose d'un modèle d'utilisateur commun et traite les marchandises importées et exportées les plus diversifiées d'Amérique du Nord, ce qui peut s'avérer difficile à saisir dans un système de classement. Le classement ne concerne que le secteur des conteneurs du port de Vancouver.
- L'autorité portuaire est chargée de faciliter le commerce dans le port de Vancouver et peut parler des opérations portuaires dans leur ensemble. Les terminaux sont gérés par des opérateurs indépendants qui sont chargés de discuter de leurs propres opérations.
- Nous avons été déçus de voir le classement du Port de Vancouver dans le rapport Global Container Port Index 2022 de la Banque mondiale. Nous examinons le classement, y compris la méthodologie du rapport et les données d'échantillonnage utilisées, afin de mieux comprendre les résultats et nous discutons avec les compagnies maritimes et les partenaires de l'industrie pour nous assurer qu'ils obtiennent le service dont ils ont besoin de la part du Port de Vancouver.
- Nous constatons actuellement un désengorgement dans le secteur des conteneurs et nous nous attendons à voir notre classement s'améliorer à partir de 2023. Toutefois, ces dernières années

ont renforcé la nécessité de continuer à investir dans l'infrastructure et la technologie portuaires afin de répondre à la croissance du commerce canadien et de maintenir l'efficacité des chaînes d'approvisionnement.

- Comme dans les autres ports de la côte ouest, la forte demande des consommateurs en 2021 et 2022 a provoqué une augmentation des importations par les routes commerciales transpacifiques, y compris au port de Vancouver, ce qui a entraîné une congestion. Le trafic de conteneurs par le port de Vancouver en 2022 a également été affecté par :
  - Congestion de la chaîne d'approvisionnement en Ontario et au Québec tout au long de l'année
  - Surplomb dû à des inondations extrêmes à la fin de 2021 au début de l'année

## Mise à jour des projets et initiatives menés par l'autorité portuaire

### Mise à jour de l'initiative "Port Forward"

- Contexte
  - [Port Forward](#) est une initiative de planification de scénarios réunissant des hauts responsables de l'ensemble du Greater Vancouver Gateway afin d'explorer les futurs possibles. L'initiative vise à tirer parti de diverses perspectives pour construire une compréhension collective des principaux moteurs de changement affectant toutes les parties concernées et les implications de ces changements pour l'avenir.
  - Les participants à cette initiative sont des cadres supérieurs de la porte d'entrée, des cadres supérieurs de l'autorité portuaire, des jeunes, des membres de la communauté, des ONG environnementales, des clients du port et des représentants de tous les niveaux de gouvernement, y compris des dirigeants autochtones.
- Planification de scénarios
  - Un scénario est une histoire sur ce qui pourrait arriver - une hypothèse cohérente sur l'avenir qui est pertinente, stimulante, plausible et claire. Un scénario n'est pas une histoire sur ce qui va se passer (une prévision ou une prédiction), ni une histoire sur ce qui devrait se passer (une vision, une proposition ou un plan). Les scénarios peuvent être utiles pour générer et tester des options stratégiques dans un environnement dynamique et imprévisible.
- A ce jour
  - L'initiative des scénarios Port Forward a achevé la phase d'engagement avec la première de la vidéo finale et du rapport lancé au groupe Futures et aux invités le 11 septembre et au personnel interne le 12 septembre.
  - Les réactions aux ateliers ont montré que la grande majorité des participants estimaient que l'initiative "Port Forward" avait permis d'envisager des futurs possibles pour la porte d'entrée et de souligner l'importance du renforcement des relations et de la collaboration.
  -
- Prochaines étapes :
  - La vidéo et le [rapport](#) seront ajoutés au site web du port de Vancouver.
  - À l'avenir, nous utiliserons les scénarios pour soutenir les conversations autour de la planification stratégique de l'entreprise et nous aider à réfléchir à notre réalité actuelle.

### Connecter +

### Projet de système de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest

Également connu sous le nom de programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement

- En 2018, l'autorité portuaire a lancé un projet pilote visant à mesurer la performance de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur du vrac de l'Ouest canadien. Ce travail permet d'identifier les possibilités d'amélioration qui conduiront à une plus grande capacité.

- Le projet de système de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest s'appuiera sur ces travaux, avec pour objectif permanent de favoriser la transparence et une meilleure utilisation de l'ensemble du réseau de la chaîne d'approvisionnement de l'ouest du Canada, au-delà du fret en vrac.
- L'autorité portuaire travaillera avec les acteurs du secteur des chemins de fer, les principales compagnies maritimes, les terminaux maritimes et l'autorité portuaire de Prince Rupert pour développer une série d'outils numériques qui peuvent être utilisés pour mieux comprendre et utiliser le réseau de la chaîne d'approvisionnement menant aux ports et en partant.
- Le développement devrait durer de trois à cinq ans. Une fois achevé, le système de visibilité de la chaîne d'approvisionnement permettra aux utilisateurs des chemins de fer, des principaux expéditeurs et des terminaux d'avoir une vue d'ensemble de leurs opérations et d'utiliser les données pour améliorer la fluidité, se comparer aux autres acteurs du secteur et améliorer la résilience.
- L'autorité portuaire a reçu un financement de 6 millions de dollars par le biais du Fonds national des corridors commerciaux pour ce projet

### **Le projet comprend**

- Développer un tableau de bord en temps quasi réel pour mesurer les performances de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout pour toutes les marchandises transportées dans l'ouest du Canada vers le port de Vancouver et le port de Prince Rupert.
- Développer un modèle de gouvernance pour soutenir le développement futur du programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement

### **Objectifs :**

- Maximiser la capacité disponible du réseau et accroître la résilience de la chaîne d'approvisionnement
- Améliorer l'efficacité opérationnelle du système de la chaîne d'approvisionnement de l'ouest du Canada
- Optimiser l'utilisation des terminaux maritimes et intérieurs et des installations de transbordement
- Améliorer l'échange d'informations sur les opérations et la planification entre les participants
- Améliorer ou éliminer les goulets d'étranglement
- Améliorer la planification et la modélisation pour soutenir les futures améliorations de l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement

### **Statut :**

- Le projet a fait l'objet d'un exercice de dénomination et d'image de marque par l'intermédiaire d'une agence de conception graphique. Le nom a été lancé à l'extérieur en juillet 2023 : Connect+ : Optimiser les chaînes d'approvisionnement par l'innovation et la collaboration.
  - Connect+ englobe plusieurs initiatives de collaboration visant à optimiser la planification et la coordination des mouvements de marchandises au port de Vancouver, notamment AVTM et le programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement.
- L'autorité portuaire est en train de jeter les bases pour faire avancer le projet. Il s'agit notamment de
  - Mise en place de la structure de gouvernance
  - Construire la plateforme de gestion des données du programme :
    - L'équipe du programme est en train d'alimenter la plateforme de gestion des données.
    - Interroger les parties prenantes de l'industrie pour explorer les priorités futures du programme
- Évaluation des flux de données existants

### **Programme de gestion active du trafic maritime (AVTM)**

[portvancouver.com/avtm](http://portvancouver.com/avtm)

- L'autorité portuaire Vancouver-Fraser dirige la planification stratégique et opérationnelle du trafic maritime commercial dans le port de Vancouver en développant le programme AVTM.

- Nous travaillons avec Transports Canada, la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage du Pacifique et l'industrie, et nous impliquons les groupes autochtones, les municipalités, les acteurs communautaires et le public pour explorer les possibilités d'accroître l'efficacité du port et de mieux gérer les effets du trafic des navires commerciaux à destination du port de Vancouver sur les communautés locales et l'environnement.

### Mise à jour du statut :

- Le déploiement du système de programmation centralisé - un tableau de bord en ligne qui nous permettra de mieux ordonner le trafic des navires commerciaux entrant et sortant du port de Vancouver afin d'améliorer l'efficacité du port - devrait commencer début octobre dans la deuxième zone de contrôle du trafic de Narrows.
- L'essai pilote de six mois d'une fenêtre d'arrivée et de départ pour les navires mouillant autour des îles du sud du Golfe a été lancé le 1er juillet. Dans le cadre de cet essai pilote, nous demandons aux opérateurs de navires d'accorder la priorité à l'arrivée ou au départ des 33 mouillages des îles du sud du Golfe que nous attribuons en vertu du protocole intérimaire entre 7 heures et 23 heures afin de réduire davantage les perturbations sonores dues aux opérations d'ancrage qui ont lieu dans la région. Une douzaine d'arrivées nocturnes dans ces mouillages ont été évitées depuis le lancement du projet pilote.
- Changement de juridiction proposé : l'équipe du projet attend la décision du gouvernement fédéral d'étendre la juridiction de navigation de l'autorité portuaire pour inclure les mouillages commerciaux dans la mer des Salish. Une décision est attendue pour la fin de l'année 2023 ou le début de l'année 2024.
- Une [lettre d'information trimestrielle](#) mettant en lumière les progrès réalisés au cours du printemps et du début de l'été a été publiée en juin.
- Le [code de conduite](#) en matière d'ancrage, qui décrit les pratiques que nous demandons aux navires mouillant dans le port de Vancouver et autour des îles du sud du Golfe de suivre pour minimiser leur impact global sur les communautés côtières et l'environnement, est entré en vigueur le 15 février. À ce jour, plus de 1 200 navires ont adhéré au code.
- Un appel d'offres a été lancé cet hiver pour aider l'autorité portuaire à se renseigner sur les fournisseurs potentiels d'un service sur l'eau de surveillance des navires ancrés dans les îles du sud du Golfe. L'examen des propositions reçues est en cours.
- L'autorité portuaire a commandé une étude d'évaluation des solutions d'amarrage alternatives afin d'augmenter la capacité d'ancrage dans le port de Vancouver et d'alléger éventuellement la pression sur les mouillages dans les îles du sud du Golfe. Une évaluation de la faisabilité opérationnelle et économique d'un système d'amarrage pour dauphins ainsi qu'un engagement précoce avec la nation Tsleil-Waututh sur les sites d'amarrage potentiels dans le port de Vancouver sont actuellement en cours.
- Un examen de notre approche actuelle de l'attribution et de la gestion des mouillages au port de Vancouver est en cours et nous nous engageons avec les parties prenantes du secteur à définir les principes d'un protocole modernisé de gestion des mouillages et d'un cadre pour l'arrivée des navires.
- Trois phases d'engagement avec les groupes autochtones, le gouvernement, les parties prenantes communautaires et le public ont été menées à bien jusqu'à présent

## Projets menés par les locataires

### Seaspan Vancouver Drydock | Waterlot Expansion (PER No. 20-189)

Permis délivré - Catégorie C. Etat d'avancement des travaux : A DÉTERMINER

- Le 3 octobre 2023, un permis a été délivré
- Le permis a été délivré à la suite d'un examen approfondi de la demande et est assorti de [61 conditions](#) que Seaspan doit respecter pour garantir que les incidences du projet sur l'environnement et la collectivité sont correctement atténuées.

- Cela inclut un certain nombre de mesures d'atténuation spécifiques pour répondre aux préoccupations des communautés concernant le bruit et l'éclairage, telles que la réduction de la hauteur des poteaux d'éclairage, l'installation de protections contre la lumière et le bruit, et la collaboration avec des groupes de travail communautaires pour identifier d'autres mesures possibles.
- La construction devrait durer environ quatre mois et les deux nouvelles cales sèches et le ponton de travail arriveront sur le site par voie d'eau, entièrement assemblés
- Le [permis](#), la [lettre de décision](#) et le [rapport PER](#) peuvent être consultés sur le [site web de l'autorité portuaire](#).
- Les activités d'engagement du public ont eu lieu au cours de l'été 2021 et une période supplémentaire d'engagement du public axée sur les mesures d'atténuation proposées s'est déroulée au cours de l'été 2022.

### **Sesapan ULC | Lit de gravier pour le chargement des navires et protection du littoral (PER No. 17-407)**

Modification du permis délivrée - Catégorie C. État d'avancement de la construction : En cours

- Pas de mise à jour pour le moment.

### **Seaspan ULC | Extension du quai d'armement (PER No. 20-034)**

Permis délivré - Catégorie C. État d'avancement des travaux : En cours

- Pas de mise à jour pour le moment.

### **Richardson | Extension du triage (PER No. 21-057)**

Permis délivré - Catégorie C. État d'avancement des travaux : En cours

- Pas de mise à jour pour le moment.

### **Neptune | Remplacement du poste d'amarrage 2 et installation d'un mur combiné (PER No. 21-068)**

Demande de permis en cours d'examen préliminaire - Catégorie C

- Neptune a soumis une demande de permis de projet pour remplacer deux chargeurs de navires existants par un seul chargeur de navires à pivotement mobile au poste d'amarrage 2 (B2) et pour remplacer un mur de palplanches appartenant à l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser par un mur combiné (le " projet B2 "). La restauration de l'habitat marin est proposée dans l'estuaire de Lynn Creek (le " projet LCE ") en tant qu'exigence de compensation de l'habitat pour une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches de Pêches et Océans Canada (MPO), qui est requise pour le projet B2.
- Le projet fait actuellement l'objet d'un examen préliminaire. Une fois qu'il aura été jugé complet, une page web sera créée sur le site de l'autorité portuaire avec de plus amples détails sur le projet.
- Le projet devra être inscrit au Registre canadien des études d'impact pour une période de consultation publique de 30 jours calendaires. C'est l'autorité portuaire qui s'en chargera.
- Le demandeur devra également s'engager auprès du public pendant une période de 20 jours ouvrables. De plus amples informations sur les dates et les possibilités de participation seront fournies sur les sites web de l'autorité portuaire et du demandeur dès qu'elles seront disponibles.

### **Neptune | Berths 1 to 3 - Dragage d'entretien (PER No. 22-174)**

Permis délivré - Catégorie B. Statut : Modification du permis en cours d'examen

- En août 2023, Neptune a demandé à effectuer des travaux de dragage d'entretien 24 heures sur 24, sept jours sur sept, afin de minimiser les perturbations des opérations du terminal.
- Le dragage du poste d'amarrage 1 a eu lieu fin février 2023.

- Le 23 janvier 2023, un permis de projet a été délivré à Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. pour l'aménagement des postes à quai 1 à 3 de Neptune - Dragage d'entretien, situés dans le lot d'eau en face du 1001 Low Level Road, dans la ville de North Vancouver.
- Le projet a été approuvé sous réserve de [37 conditions d'autorisation](#) que le demandeur doit respecter pour s'assurer que le projet n'entraîne pas d'effets négatifs importants sur l'environnement.
- Le dragage est nécessaire pour enlever les sédiments accumulés afin de restaurer la profondeur de conception de chaque poste d'amarrage pour maintenir un dégagement approprié pour les navires. Des travaux de dragage ont récemment été effectués suivant un plan de travail similaire au poste d'amarrage 1 dans le cadre du PER n° 18-027 et aux postes d'amarrage 2 et 3 dans le cadre du PER n° 20-070.

## **PKM Canada Marine Terminal Limited Partnership - Programme de dragage d'entretien 2023 (PER No. 23-094)**

### Permis délivré - Catégorie B

- Le 13 septembre 2023, PKM Canada Marine Terminal Limited Partnership a reçu un permis de projet pour effectuer des travaux de dragage d'entretien le long des postes d'amarrage 1 à 5 de l'installation des quais de Vancouver. Le projet proposé est situé au 1995 West 1st Street à North Vancouver.
- Dans le cadre de l'[examen du projet et de l'environnement](#) en vertu de la *loi sur les études d'impact*, le projet proposé a été publié sur le [Registre canadien des études d'impact](#) avec une possibilité de commentaires du public entre le 12 juillet et le 10 août 2023.
- Les sédiments seront enlevés à l'aide d'une drague à benne preneuse et les matériaux dragués seront stockés et déshydratés dans l'installation. Une fois traités, les sédiments déshydratés seront transportés par camion et éliminés dans une installation d'élimination dûment autorisée.

## **Heidelberg Materials | Dragage d'entretien - à l'est du deuxième pont du goulet (PER n° 23-107)**

### Demande de permis en cours d'examen - Catégorie B

- En juillet 2023, Heidelberg Materials a soumis une demande de permis de projet pour effectuer un dragage d'entretien annuel afin d'enlever le gravier accumulé. Le projet proposé est situé sur le lot d'eau en face du 10 Riverside Drive, à North Vancouver.
- Dans le cadre de l'[examen du projet et de l'environnement](#) du projet proposé en vertu de la loi sur les études d'impact, le projet proposé a été publié sur le [Registre canadien des études d'impact](#) avec une possibilité de commentaires du public entre le 27 juillet et le 25 août 2023.
- Outre les jours et heures de travail habituels des autorités portuaires, il est possible de travailler le dimanche et les jours fériés en fonction des activités de l'installation, du trafic maritime et de la disponibilité de l'équipement.

## **Univar | Réservoir de stockage d'azote secondaire (PER No. 23-044)**

### Demande de permis en cours d'examen - Catégorie B

- En avril 2023, Univar a déposé une demande de permis de projet pour l'installation d'un deuxième réservoir d'azote au 1545 Bay Street, à North Vancouver.
- Dans le cadre de l'[examen du projet et de l'environnement](#) du projet proposé en vertu de la *loi sur les études d'impact*, le projet proposé a été publié sur le [Registre canadien des études d'impact](#) avec une possibilité de commentaires du public entre le 19 avril et le 18 mai 2023.
- Le demandeur propose d'installer un deuxième réservoir d'azote, d'une hauteur d'environ 11 mètres et d'un diamètre de 3 mètres, pouvant contenir environ 49 210 litres d'azote liquide, afin de disposer d'une capacité de stockage supplémentaire. Le réservoir serait situé sur un nouveau

socle en béton d'une épaisseur prévue d'environ 0,6 mètre. Le nouveau réservoir sera ancré dans le sol, connecté au système d'azote existant et entouré de bornes de protection.

**Pour plus d'informations sur ces projets et d'autres projets en cours dans le port de Vancouver :**

- [Projets d'infrastructure menés par les autorités portuaires](#)
- Autres projets dans le port - [Statut des demandes de permis](#)

**Pour plus d'informations sur nos campagnes actuelles de sensibilisation de la communauté :**

- [Construire un port à zéro émission d'ici 2050](#) (publicité de 30 secondes)
- Programme [Eco-Action](#) pour les navires (spot publicitaire de 15 secondes)
- [Climate Smart](#) (publicité de 15 secondes)
- [Des écosystèmes sains font partie du monde que nous construisons - YouTube](#) (vidéo de 30 secondes)