



Rapport annuel et rapport sur la durabilité de 2019

Administration de l'aéroport de Vancouver





À propos du présent rapport

Le rapport annuel et rapport sur la durabilité 2019 de YVR présente un examen approfondi de l'Administration de l'aéroport de Vancouver et de l'aéroport international de Vancouver (YVR), poursuivant ainsi une tradition de rapports honnêtes et transparents dans le cadre de nos piliers de la durabilité : développement économique, social et environnemental, et gouvernance. Il présente une vue d'ensemble des activités de l'Administration de l'aéroport, cernant les principales priorités et les principaux défis, tout en faisant le suivi du rendement. Qui plus est, notre engagement à l'égard de l'amélioration nous amène à présenter des rapports harmonisés avec les normes de la Global Reporting Initiative (GRI). Pour obtenir de plus amples renseignements sur la façon dont nous abordons la GRI, veuillez consulter la **page 14**.



Veillez noter que ce document fait état des activités et des réussites de YVR en 2019, ce qui démontre à quel point YVR est important pour notre région, en tant que moteur économique clé, carrefour de liaison et chef de file en matière de durabilité.

Nous reconnaissons que la pandémie de la COVID-19 est différente de tout ce que la communauté mondiale a connu depuis des générations, sur le plan des coûts humains, des répercussions directes sur notre mode de vie et nos réalités économiques. Bien qu'il s'agisse du plus grand défi que nous ayons eu à relever en tant que communauté aéroportuaire, nous demeurons déterminés à remplir notre mandat d'intérêt public, à savoir exploiter un aéroport sécuritaire et efficace et faire le meilleur usage possible des terrains aéroportuaires, de façon à apporter des avantages sociaux et économiques aux communautés que nous desservons. Nous continuerons de nous efforcer d'être un chef de file du secteur, en nous appuyant sur nos solides assises, tout en trouvant des façons nouvelles et créatives de respecter nos engagements.

MISSION

Relier fièrement la Colombie-Britannique au reste du monde

VALEURS

La sécurité, le travail d'équipe, la responsabilisation et l'innovation

VISION

Un aéroport central durable de calibre international

À propos de l'administration de l'aéroport de Vancouver

L'Administration de l'aéroport de Vancouver est l'organisme communautaire à but non lucratif qui gère l'aéroport international de Vancouver (YVR). Nous n'avons pas d'actionnaires et nous réinvestissons tous les profits dans l'exploitation et le développement des aéroports—améliorant ainsi YVR pour tout le monde. Nous nous efforçons de faire de YVR un aéroport dont la Colombie-Britannique peut être fière, et nous le faisons chaque jour, par notre engagement envers l'excellence et notre souci de servir nos passagers, nos partenaires et nos communautés.

Prix et reconnaissance de 2019



Meilleur aéroport en Amérique du Nord pour la dixième année consécutive, et tout récemment : meilleur aéroport en Amérique du Nord de 2020, pour un record de 11 ans!



Meilleurs employeurs pour la diversité au Canada—pour la deuxième année consécutive



Prix de la Vision à la Réalité (V2R) de PwC

Lauréat, catégorie Le bâtisseur—pour BORDERXPRESS^{MC}



Prix d'excellence en gouvernance 2019 décernés par les Governance Professionals of Canada

Pratiques exemplaires en matière de durabilité et d'enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)
Pratiques exemplaires en matière de diversité et d'inclusion



Chef de la direction de la C.-B. de l'année : catégorie sans but lucratif

Craig Richmond



Prix Gold Quill de l'IABC

Best of the Best et Prix d'excellence, Relations avec les médias, pour « Flying High at YVR », campagne d'information sur les déplacements dans YVR avec du cannabis



Meilleurs employeurs de la C.-B.—treize années de suite



Corporate Champions—1^{re} place

Corporate Champions 2019—quatre années de suite



Marques les plus appréciées en C.-B.

Troisième marque la plus appréciée et parmi les 10 meilleures marques selon les répondants de l'enquête, âgés de 18 à 34 ans



Ventes les plus élevées par passager transporté en Amérique du Nord



Prix du marketing et des communications du CIA -AN—1^{er} prix

1^{re} place—Production de vidéos et de films « YVR Works for Me »

Table des matières



-
- 04 Message d'Annalisa King :
présidente, conseil d'administration
- 05 Message de Craig Richmond :
président et chef de la direction
-

06 Faits saillants de 2019

- 08 Accélérer et faciliter l'accès
à la plaque tournante
- 10 Expérience client exceptionnelle
- 12 Assises exceptionnelles
-

14 Déterminer le contenu du rapport

- 15 Mobilisation des parties prenantes
- 20 Objectifs de développement durable
des Nations Unies
- 23 Sujets importants
-

30 Notre leadership

- 31 Conseil d'administration
- 37 Comité de direction
- 38 Rémunération des membres
du comité de direction et du conseil
d'administration
- 41 Éthique des affaires

48 Notre entreprise

- 49 Services aériens et correspondances
- 57 Service à la clientèle
- 64 Impact économique direct
- 71 Unités d'affaires
-

73 Notre environnement

- 74 Émissions atmosphériques
- 81 Effluent et déchets
- 88 Énergie
- 93 Utilisation de l'eau
- 99 Transport terrestre
- 104 Santé des écosystèmes
- 109 Bruit aéronautique
-

113 Notre communauté

- 114 Pratiques d'emploi
- 121 Santé et sécurité des employés
- 125 Diversité et égalité des chances
- 131 Sécurité et sûreté
- 136 Impact économique indirect
- 141 Communautés locales
- 148 Communications
-

150 Annexe

Message d'Annalisa King



Présidente, conseil d'administration

Bien que YVR se concentre actuellement sur les répercussions importantes de la COVID-19, les défis auxquels nous sommes confrontés ne devraient pas nous empêcher de relever ceux de 2019, une année record qui témoigne manifestement de notre vision d'être une plaque tournante de calibre mondial.

Je suis fière, en tant que nouvelle présidente du conseil d'administration de YVR, de diriger une organisation aussi exceptionnelle après avoir pris la relève de Mary Jordan en juin 2019. Le modèle de gouvernance de YVR garantit que nos gains sont réinvestis dans votre aéroport et votre région, et en 2019, nous avons continué dans cette voie.

YVR a été l'un des principaux moteurs de la croissance économique en 2019, en générant un produit économique total de plus de 20 milliards de dollars. Nous avons continué d'appuyer notre collectivité en faisant des dons à plus de 50 organismes dans notre région. Et nous avons mené à terme la deuxième année de l'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam*, une collaboration historique de 30 ans, en travaillant en étroite collaboration avec la bande indienne Musqueam, sur toute une gamme d'avantages, notamment des bourses d'études, des emplois et des activités culturelles.

Notre équipe a fait d'importants progrès en matière de gestion de l'environnement. Nous avons été choisis pour participer à une étude de faisabilité visant à évaluer une chaîne d'approvisionnement en carburant aviation durable. Nous avons également détourné plus de 50 % de nos déchets des sites d'enfouissement—pour la quatrième année consécutive—et reçu la Certification carbone de niveau 3 du Conseil international des aéroports.

Nous avons reçu une reconnaissance considérable pour nos pratiques sectorielles ainsi qu'en matière de gouvernance et de ressources humaines. Outre son succès avec une marque de reconnaissance historique de Skytrax, YVR a été nommé l'un des meilleurs employeurs pour la diversité au Canada pour la deuxième année de suite et l'un des meilleurs employeurs de la Colombie-Britannique pour la treizième année consécutive. J'ai été très fière d'apprendre que les Governance Professionals of Canada nous ont décerné deux prix d'excellence en gouvernance : Pratiques exemplaires en matière de durabilité et d'ESG et Pratiques exemplaires en matière de diversité et d'inclusion. Ces domaines demeurent les principaux domaines d'intérêt du Conseil.

Bien que nous ayons eu quelques difficultés en 2019, nous avons acquis des connaissances précieuses qui s'avèrent essentielles alors que nous faisons face aux graves événements de 2020 pendant la pandémie de la COVID-19. Il s'agit d'un principe culturel clé à YVR pour apprendre et grandir continuellement, et 2019 n'a pas fait exception.

Nous avons une histoire remarquable, une histoire qui souligne notre engagement continu à l'égard du rendement, de l'innovation et de la responsabilisation, tout en créant un aéroport qui représente les collectivités que nous servons. Et c'est dans des périodes comme celle que nous traversons aujourd'hui, dans ces moments de grands défis, que nos valeurs sont les plus importantes. Alors que nous

nous concentrons sur un avenir nouveau et différent, je tiens à vous assurer que nous continuerons d'être ouverts, honnêtes et transparents—de rendre des comptes à tous. Et nous sommes optimistes quant à cet avenir, alors que Tamara Vrooman se joindra à nous comme présidente et chef de la direction pour prendre la relève de Craig Richmond après son départ à la retraite en 2020.

Au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier sincèrement les nombreuses personnes qui ont contribué au succès de YVR pendant cette période à la fois intense et difficile. Merci à tous ceux et celles qui ont tout mis en œuvre pour soutenir l'aéroport pendant la pandémie de la COVID-19. Merci à notre communauté, au gouvernement et à nos partenaires d'affaires pour leur soutien continu. Et, bien sûr, un merci très spécial à Craig Richmond pour son immense contribution à YVR au cours de son mandat à titre de chef de la direction et, en particulier, pour son leadership en 2020. Craig, nous vous souhaitons la meilleure des chances.

Nous sommes tous dans le même bateau. YVR et notre secteur s'adapteront, surmonteront les obstacles et prospéreront.

Annalisa King

Présidente, conseil d'administration
Administration de l'aéroport
de Vancouver

Message de Craig Richmond



Président et chef de la direction

Alors que nous traversons cette période sans précédent, il est important de reconnaître les nombreuses réussites de 2019 et de savoir que le meilleur reste à venir.

En 2019, l'équipe de YVR a continué d'offrir à tous une excellente expérience aéroportuaire. Nous avons apporté de nombreuses améliorations, notamment en offrant un meilleur accès à YVR grâce à une nouvelle interprétation vidéo et à un partenariat pour une application mobile d'orientation des voyageurs, devenant ainsi le premier aéroport canadien à offrir aux participants à NEXUS un processus plus harmonieux grâce à nos bornes, BORDERXPRESS^{MC}, en relançant le populaire système de stationnement jetSet d'YVR, et bien plus encore.

Nous avons franchi des étapes importantes en organisant une cérémonie d'achèvement de la structure d'acier pour l'agrandissement de l'aérogare des vols internationaux en juin. En même temps, nous avons continué de faire des progrès dans notre nouveau stationnement étagé et notre nouvelle installation de transport terrestre, ainsi que dans notre nouveau bâtiment central de services publics, qui seront tous deux situés au sommet de l'une des plus grandes installations géothermiques au Canada.

Bien sûr, 2019 n'a pas été sans défis. Comme la croissance du nombre de passagers a ralenti en raison de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX et d'autres défis mondiaux, nous avons dû examiner sérieusement les coûts. Entre-temps, notre immense programme d'immobilisations a créé des

perturbations dans plusieurs secteurs de l'aérogare, mais il nous a permis de tirer des leçons utiles qui ont mené à l'amélioration des processus et de la surveillance.

Une fois de plus, la persévérance de notre équipe ne s'est pas démentie, ce qui nous a valu le prix Skytrax du meilleur aéroport en Amérique du Nord. En 2020, YVR l'a de nouveau gagné pour la onzième année de suite—un record sans précédent—et a aussi été reconnue pour la première fois le meilleur aéroport au monde dans la catégorie de 20 à 30 millions de passagers. Cette reconnaissance est une réussite extraordinaire dont toute la province peut être fière. Ce succès témoigne du soutien de nos partenaires et de notre équipe formidable, une équipe qui a été renforcée par l'arrivée d'Annalisa King, l'une des chefs d'entreprise les plus respectées du Canada, à la présidence de notre conseil d'administration en 2019.

C'est avec des sentiments partagés que j'ai annoncé en novembre 2019 mon intention de prendre ma retraite à l'été 2020, après sept ans à la tête de YVR comme président et chef de la direction. Je suis très heureux que ma talentueuse remplaçante, Tamara Vrooman, se joigne à l'équipe de YVR à titre de présidente et chef de la direction, à compter du 1^{er} juillet 2020. Je suis extrêmement fier des réalisations d'YVR et je suis convaincu que votre aéroport saura surmonter les défis auxquels il fait face

aujourd'hui et qu'il prospérera sous l'intendance responsable de l'équipe de direction créative et compétente, du conseil d'administration et des nombreuses personnes qui travaillent à Sea Island.

Bien que la COVID-19 ait eu de lourdes conséquences pour tout le monde, je sais que nous allons nous en remettre, grâce aux personnes dévouées qui s'efforcent de changer les choses. Cela comprend ceux et celles qui travaillent en première ligne dans la collectivité et ici à YVR—merci. Le travail d'équipe est l'une de nos valeurs fondamentales, et la COVID-19 a montré à quel point nous comptons les uns sur les autres et, par conséquent, tout ce que nous pouvons accomplir si nous travaillons ensemble. C'est grâce à votre excellent travail que je sais que YVR a un brillant avenir.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous servir. Cela a été pour moi une opportunité unique et un honneur.

Craig Richmond

Président et chef de la direction
Administration de l'aéroport
de Vancouver

Faits saillants de 2019



L'année 2019 a été exceptionnelle pour YVR. Nous avons continué d'intégrer la durabilité à notre processus décisionnel et à notre culture, en nous concentrant sur une vaste gamme d'initiatives relevant de nos piliers de développement économique, social et environnemental, et de gouvernance. En même temps, nous avons travaillé à l'atteinte de jalons importants sous la direction du nouveau plan stratégique triennal de l'Administration de l'aéroport (2018–2020).



Nous avons fait d'énormes progrès en nous concentrant sur la vision et les principaux objectifs du plan stratégique :

08
ACCÉLÉRER ET
FACILITER L'ACCÈS
À LA PLAQUE
TOURNANTE

10
EXPÉRIENCE
CLIENT
EXCEPTIONNELLE

12
ASSISES
EXCEPTIONNELLES

26,4 MILLIONS DE PASSAGERS

En 2019, période qui a comporté plusieurs grands défis pour le secteur, comme l'immobilisation au sol de l'appareil 737 MAX, YVR a accueilli le nombre record de 26,4 millions de passagers—grâce aux efforts de nos partenaires, à l'excellent travail de notre équipe et au soutien du public voyageur.

122 DESTINATIONS

YVR a terminé 2019 en offrant un accès direct à 122 destinations dans le monde entier. Nous avons relié les gens et les produits avec les marchés clés des Amériques, de l'Europe et de l'Asie-Pacifique, ce qui a stimulé la croissance et l'innovation partout dans le monde.

309 791 TONNES DE FRET

En 2019, nous avons transporté 309 791 tonnes métriques de fret. Notre cargaison comprenait une gamme de marchandises, allant des fruits et des fruits de mer très prisés de la Colombie-Britannique aux produits de haute technologie, vêtements et bien plus encore.



Accélérer et faciliter l'accès à la plaque tournante

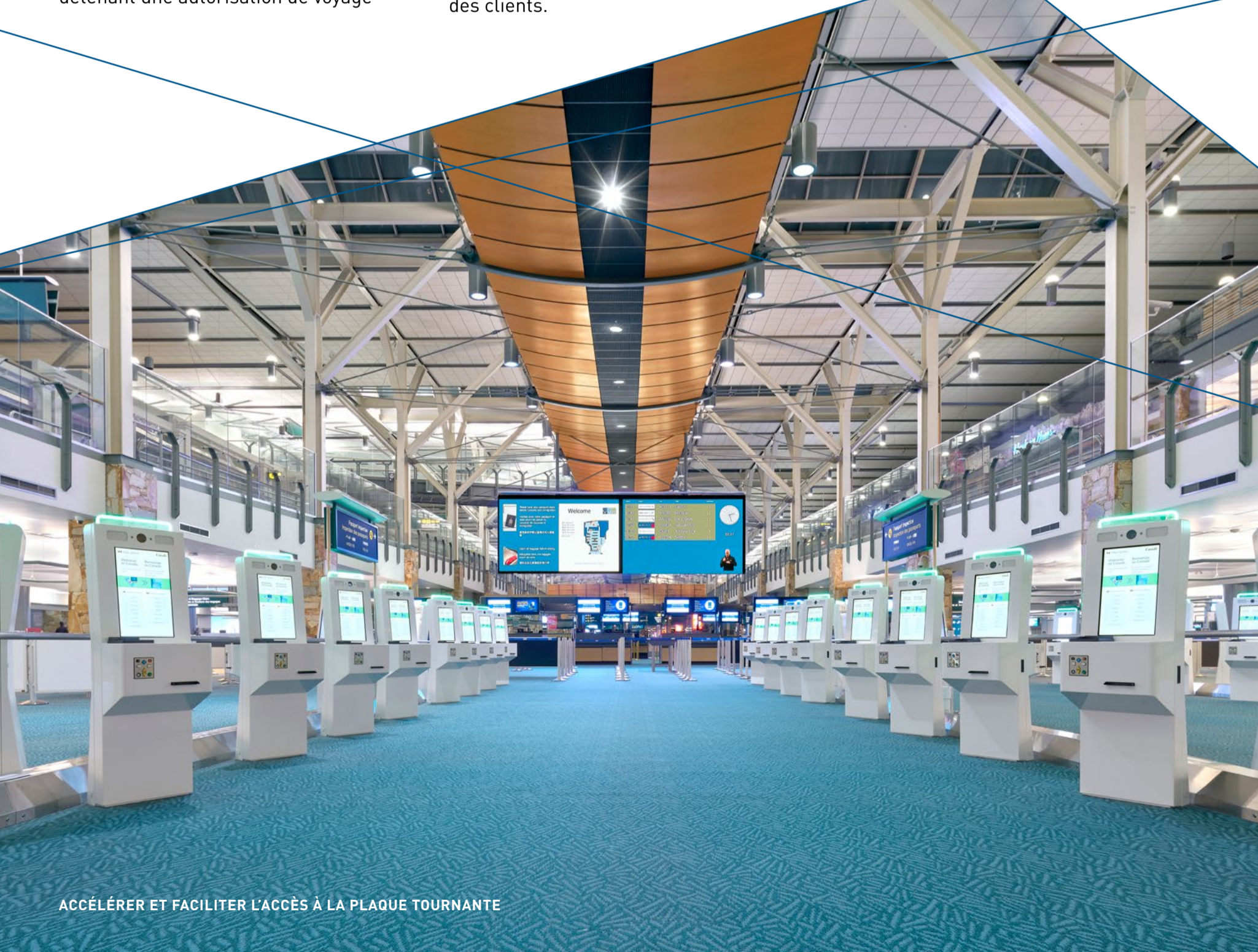


En vue de devenir une plaque tournante de calibre mondial, nous cherchons à améliorer l'efficacité de notre aéroport grâce à l'agrandissement et à la mise à niveau des aérobares, à l'ajout de technologies novatrices, à l'amélioration des processus et à des changements de politiques.

Contrôle frontalier amélioré

En mars, YVR a célébré l'introduction d'une technologie améliorée pour ses bornes d'inspection primaire BORDERXPRESS^{MC}. Les bornes répondent aux exigences élargies de contrôle biométrique du gouvernement du Canada et peuvent être utilisées par les voyageurs internationaux détenant une autorisation de voyage

ESTA (Electronic System for Travel Authorization). Notre équipe de Innovative Travel Solutions (ITS) a mis au point BORDERXPRESS^{MC} afin d'accélérer le processus de passage à la frontière. En permettant à un plus grand nombre de voyageurs d'utiliser les bornes, nous continuons de réduire la congestion et les temps d'attente, contribuant ainsi à améliorer l'efficacité et la satisfaction des clients.



Prochaines étapes d'expansion

En juin, nous avons célébré une étape importante avec une cérémonie d'achèvement de la structure d'acier pour l'agrandissement de l'aérogare des vols internationaux. Une fois les travaux achevés, l'aérogare comprendra huit

portes d'embarquement supplémentaires ainsi que quatre passerelles et quatre escaliers d'embarquement mobiles avec service de transport par autobus. Pour en savoir plus, veuillez consulter yvr.ca/construction.



Expérience client exceptionnelle



Nous avons continué d'offrir une expérience aéroportuaire exceptionnelle en 2019. YVR a proposé des expériences culinaires passionnantes, amélioré les commodités et lancé de nouveaux outils qui améliorent l'accessibilité—en plus d'être nommé par Skytrax meilleur aéroport en Amérique du Nord pour la dixième année consécutive.

Taste YVR

En novembre, YVR a célébré l'ouverture de Joe & The Juice. Le restaurant est reconnu pour son ambiance tendance et sa sélection d'aliments sains, de jus et de café, ce qui en fait un heureux ajout à la transformation culinaire d'YVR.

Êtes-vous prêts? C'est parti!

YVR a célébré le nouveau parc de stationnement jetSet. Notre populaire option de stationnement est maintenant un système de stationnement Stationnez et partez; YVR est le premier aéroport à offrir cette technologie et cette approche au goût du jour en Amérique du Nord. Les clients entrent dans le stationnement, situé à quelques minutes de l'aérogare, et laissent leur véhicule dans une allée d'arrivée désignée. Ils apportent ensuite leurs bagages dans les nouvelles installations où ils s'inscrivent et déposent leurs clés avant de prendre la navette gratuite qui les mènera à l'aérogare. Le parc de stationnement comprend également des bornes de recharge pour véhicules électriques.



Améliorer l'accessibilité

YVR est fier de détenir la certification or pour l'accessibilité du Programme d'agrément et de certification en matière d'accessibilité de la Fondation Rick Hansen, qui reconnaît notre approche globale visant à offrir une expérience exceptionnelle à chaque client. En 2019,

nous nous sommes appuyés sur cette base et avons introduit de nouveaux outils pour soutenir les personnes ayant divers handicaps touchant leur mobilité, leur vision et leur audition. Ces mesures comprennent notre partenariat avec Aira, un service d'application pour les personnes aveugles ou malvoyantes, et

l'interprétation vidéo en temps réel de notre populaire service téléphonique d'interprétation, qui nous permet de mieux servir les passagers sourds ou malentendants. Pour en savoir plus sur nos initiatives en matière d'accessibilité, veuillez consulter yvr.ca/accessibility.



Assises exceptionnelles



La poursuite de nos objectifs stratégiques repose sur des assises exceptionnelles. Mentionnons notamment les employés, l'environnement, la solidité financière, la durabilité, l'innovation, la réputation, la gestion du risque d'entreprise, les TI et le numérique, l'infrastructure, la gouvernance et la responsabilisation.

Tout le monde est invité

En septembre 2019, YVR a organisé son premier événement portes ouvertes et salon d'embauche pour personnes handicapées qui a attiré 300 chercheurs d'emploi. Nous cherchons constamment à retenir les meilleurs talents et à nous assurer que nos équipes reflètent toutes les compétences, l'expérience et les perspectives de notre région. Nous visons notamment le bassin inexploité d'employés de la Colombie-Britannique qui déclarent avoir un handicap.

Exercice, exercice, exercice

La sûreté et la sécurité sont des priorités absolues chez YVR. En avril 2019, nous avons réuni plus de 500 représentants de 25 organismes de Sea Island et du Lower Mainland pour prendre part à un exercice d'entraînement simulant un écrasement d'avion. Non seulement s'agit-il d'une exigence réglementaire, mais cet exercice est essentiel pour que nous puissions rester prêts et assurer la coordination dans l'éventualité peu probable d'un incident. Nous conjuguons les connaissances acquises au cours de chaque exercice ainsi que les plus récents progrès en matière de sécurité aéroportuaire et de gestion des urgences afin de tenir à jour et d'améliorer continuellement notre plan de gestion des urgences.



Faire notre part pour lutter contre les changements climatiques



YVR reconnaît que le changement climatique est un défi mondial important et que nous devons faire notre part pour en atténuer les répercussions.

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat préconise l'adoption de mesures immédiates pour réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de limiter le réchauffement planétaire à 1,5 degré Celsius. Compte tenu de notre rôle unique en tant qu'importante plaque tournante et chef de file en matière de durabilité, nous sommes déterminés à prendre des mesures tout en appuyant nos partenaires.

Comment YVR s'attaquera-t-il aux changements climatiques?

Nous nous sommes engagés à atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050.

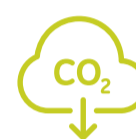
Nous sommes en voie de l'atteindre. Nous continuons à concrétiser notre engagement à atteindre zéro émission grâce à la mise en service de nos installations géothermiques, à l'achat de gaz naturel renouvelable et à des investissements dans un plus grand nombre de véhicules à émissions nulles pour notre parc. Nous continuerons également d'élaborer des solutions novatrices, notamment une nouvelle approche de gestion des actifs qui utilise

de nouvelles technologies pour mesurer continuellement la santé et l'analyse des actifs afin de planifier et de prévoir l'entretien du cycle de vie.

Nous prévoyons acheter des crédits compensatoires dans le cadre de nos efforts pour atteindre la carboneutralité. De plus, nous travaillons à réduire davantage la consommation d'énergie opérationnelle et à remplacer les combustibles fossiles par des carburants renouvelables d'ici 2050, grâce à la conservation, à un parc de véhicules zéro émission, à des investissements dans l'énergie propre et à de nouvelles technologies à faibles émissions de carbone.

Nous sommes fiers de nos progrès, mais nous avons encore beaucoup de travail à faire et nous ne manquerons pas de vous tenir au courant en cours de route.

*Pour en savoir plus sur la façon dont nous gérons les répercussions de nos activités sur les changements climatiques, veuillez consulter la **page 66**. Pour en savoir plus sur le nouveau plan de gestion environnementale de YVR, veuillez consulter yvr.ca/environnement.*



**RÉDUCTION
DES ÉMISSIONS
ATMOSPHÉRIQUES**



**RÉDUCTION DE
LA CONSOMMATION
D'EAU**



**RÉDUCTION
DES
DÉCHETS**



**PROTECTION
DE LA SANTÉ DES
ÉCOSYSTÈMES**



Déterminer le contenu du rapport

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'est engagée à améliorer constamment ses rapports sur la durabilité. Nous cernons régulièrement les occasions, au moyen d'analyses comparatives annuelles et de vérifications par des tiers, et nous cherchons à refléter un niveau élevé de communication ouverte, honnête et en temps opportun, conformément à notre valeur fondamentale de responsabilisation.

Nous avons préparé le rapport annuel et le rapport sur la durabilité de 2019 conformément à la **Global Reporting Initiative** (GRI). Les normes des rapports sur la durabilité de la GRI sont les normes mondiales les plus largement adoptées en la matière. Elles cadrent avec l'engagement de l'Administration de l'aéroport en matière de responsabilisation, ce qui nous aide à mieux comprendre notre contribution aux répercussions sociales, économiques et environnementales et la façon dont nous pouvons consolider nos relations avec les parties prenantes.

Le résultat de la production de rapports conformément à la GRI, décrit tout au long du présent document, couvre une vaste gamme de sujets essentiels qui démontrent nos nombreux efforts.

Ce rapport reflète les répercussions environnementales, économiques et sociales de l'Administration de l'aéroport de Vancouver. Il ne tient pas compte des répercussions de nos filiales; il comprend toutefois une brève mise à jour sur celles-ci et intègre leurs activités financières dans les états financiers consolidés de l'Administration de l'aéroport.

Nous avons inclus des caractéristiques additionnelles qui forment le cadre de ce rapport et qui sont citées en référence tout au long du rapport.

Mobilisation des parties prenantes

Nous avons déterminé nos principales parties prenantes, c'est-à-dire celles qui sont touchées par les activités de YVR ou qui ont une influence sur celles-ci, et nous définissons nos interactions avec elles et les sujets pertinents pour chaque groupe.



Objectifs de développement durable des Nations Unies

Nous avons adopté les objectifs de développement durable des Nations Unies et déterminé les secteurs de nos opérations où nous contribuons le plus.

Sujets importants

Nous avons basé notre compte rendu sur 17 sujets importants, qui reflètent notre incidence et influencent l'évaluation et les décisions des parties prenantes. Nous avons cerné ces sujets dans le cadre d'un processus exhaustif qui comprenait un examen de documents, des sondages, des ateliers et des entrevues avec les principales parties prenantes. Ces sujets importants, qui constituent une exigence fondamentale de la GRI, s'harmonisent à nos quatre piliers de la durabilité.

Mobilisation des parties intéressées



YVR joue un rôle déterminant dans le secteur de l'aviation au Canada, car il relie les passagers et les produits à des destinations partout dans le monde. En tant qu'organisme communautaire, l'Administration de l'aéroport de Vancouver doit rendre des comptes à notre région et elle s'acquitte de cette responsabilité en collaborant avec ses nombreuses parties prenantes afin d'améliorer constamment YVR pour tout le monde.

Nos parties prenantes



Nous définissons nos parties prenantes comme toute personne qui est touchée par les activités de YVR ou qui a une influence sur celles-ci. Il s'agit entre autres des millions de passagers qui passent par YVR chaque année, des employés, des communautés locales et d'un large éventail de partenaires.



Passagers

En tant que deuxième aéroport en importance au Canada, YVR accueille des millions de passagers chaque année. Ces passagers viennent de partout dans le monde, notamment du Canada, des États-Unis, de l'Asie-Pacifique, de l'Amérique latine et de l'Europe.



Compagnies aériennes

Nos compagnies aériennes partenaires offrent aux particuliers et aux gens d'affaires des vols sans escale vers un large éventail de destinations partout dans le monde.



Partenaires commerciaux de l'aéroport

Une grande communauté travaille sur Sea Island pour soutenir les opérations de YVR. Cette équipe comprend un large éventail de partenaires commerciaux de YVR, des locataires commerciaux à l'entretien, en passant par nos équipes de service à la clientèle, le transport terrestre, les fournisseurs de services de manutention de bagages, les entrepreneurs et bien plus encore.



Administration de l'aéroport de Vancouver

L'Administration de l'aéroport de Vancouver emploie une équipe de base de professionnels dans un éventail de professions, y compris dans des domaines techniques et administratifs, de gestion, de négociation et d'exploitation.

Notre conseil d'administration composé de membres de la communauté supervise la conduite des affaires et les activités du comité de direction de l'Administration de l'aéroport.



Communautés locales

YVR est situé sur Sea Island, à Richmond, en Colombie-Britannique, et est adjacente à Vancouver, de l'autre côté du fleuve Fraser. Nos communautés locales comprennent les 23 administrations qui composent le district régional de la région métropolitaine de Vancouver, la bande indienne Musqueam—dont YVR occupe les terres traditionnelles—et d'autres Premières Nations.



Gouvernement et organismes de réglementation

Nous travaillons avec les administrations municipales, régionales, provinciales et fédérales, ainsi que les organismes de réglementation internationaux, pour nous assurer que l'aéroport respecte et surpasse les exigences de tous les règlements, tout en procurant des avantages économiques et sociaux à notre région.






Associations du secteur

Nous nous efforçons de nous positionner comme chef de file dans le secteur de l'aviation et nous travaillons avec un large éventail de partenaires du secteur, notamment des aéroports régionaux et des organismes comme le Conseil international des aéroports—Amérique du Nord (CIA—AN), le Conseil des aéroports du Canada, l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).



Mobilisation



Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2019
<p>Passagers</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sondage annuel sur la satisfaction de la clientèle et sondage trimestriel sur la satisfaction dans les aéroports • Équipe de service à la clientèle de première ligne au quotidien • Kiosques d'information • Journal mensuel de Sea Island • Bulletin électronique Air Mail • Site Web de YVR • Médias sociaux • Événements aéroportuaires réguliers 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de satisfaction de la clientèle de 91 % • Aéroport le plus fréquenté au Canada—Twitter
<p>Compagnies aériennes</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions et communications régulières • Initiatives et événements aéroportuaires clés • Comité consultatif des compagnies aériennes 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux services : Air Canada a lancé un nouveau service vers Auckland; Hainan Compagnies aériennes et Sichuan Compagnies aériennes ont lancé un nouveau service direct vers Shenzhen et Chengdu. De nouvelles destinations soleil d'Air Transat, dont Fort Lauderdale et Liberia, au Costa Rica. WestJet lance un nouveau service intérieur vers Cranbrook. • Vol historique du premier avion commercial entièrement électrique au monde à partir des installations pour hydravions de Harbour Air à YVR.
<p>Partenaires commerciaux de l'aéroport</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions et communications régulières • Assemblée générale annuelle • Initiatives et événements aéroportuaires clés • Journal mensuel de Sea Island • Comité des opérations des compagnies aériennes 	<ul style="list-style-type: none"> • Une proportion de 54 % des déchets des aéroports acheminés ailleurs que dans les sites d'enfouissement avec le soutien de nos partenaires commerciaux, une cible pour 2020. • Voté meilleur aéroport en Amérique du Nord en 2019, pour un record de dix années consécutives. • Ventes les plus élevées par passager transporté en Amérique du Nord.


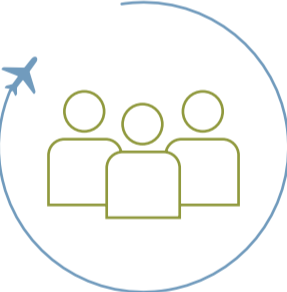
Mobilisation



Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2019
<p>Administration de l'aéroport international de Vancouver</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions et communications régulières • Réunions régulières de tous les employés • Sondage bisannuel auprès des employés • Ligne de dénonciation téléphonique 24 heures • Mises à jour régulières sur l'intranet de YVR • Série de vidéos mensuelles avec le président et chef de la direction et les employés • Initiatives annuelles de mobilisation • Programmes annuels de reconnaissance des employés 	<ul style="list-style-type: none"> • Durée moyenne du service des employés : 10,5 ans • Classé parmi les meilleurs employeurs de la C.-B. pour la treizième année consécutive
<p>Communautés locales</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sondage communautaire annuel • Sondage auprès des observateurs d'avions • Assemblée générale annuelle • Médias sociaux • Site Web de YVR • Communiqués, déclarations aux médias et entrevues • Bulletin mensuel de YVR • Consultation et mobilisation pour les projets aéroportuaires (p. ex., Plan directeur, réaménagement de la région de Templeton) • Réunions trimestrielles avec le comité de gestion du bruit aéronautique et le comité consultatif sur l'environnement • Programme d'investissement communautaire • Visites exploratrices régulières de YVR • Visites commentées de l'aéroport • Réunions régulières avec un comité des relations, composé de membres de l'Administration de l'aéroport et de la bande Musqueam • Bulletin mensuel de YVR-Musqueam • Participation à des événements de YVR pour les aînés et les représentants de la bande Musqueam • Nouveau programme de bénévolat des employés 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus de 1,2 million de dollars versés en dons à plus de 50 organismes communautaires • Taux de satisfaction de 79 % dans notre sondage communautaire annuel • 767 millions d'impressions dans les médias; couverture médiatique positive ou neutre de 99 % • Quinze membres de la bande Musqueam se sont joints à l'Administration de l'aéroport; des partenaires commerciaux de l'aéroport ont embauché 76 membres de la bande Musqueam • Quinze allocutions soulignant la relation entre YVR et la bande Musqueam • Création d'un canot de randonnée par YVR et la bande Musqueam • Octroi de 13 bourses aux membres de la bande Musqueam dans le cadre de notre programme de bourses d'études pour les membres de la bande Musqueam • Création de la bourse d'études Mary B. Jordan pour les femmes en affaires • Participation au défilé de la fierté de Vancouver 2019 • Sommet mondial Écocité 2019 • Grand nettoyage des rivages canadiens au parc régional d'Iona Beach

Mobilisation



Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2019
<p>Gouvernement et organismes de réglementation</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Présentations annuelles aux municipalités locales • Réunions individuelles continues avec les représentants du gouvernement 	<ul style="list-style-type: none"> • Formation de la coalition Beyond Preclearance pour explorer l'avenir des voyages transfrontaliers • Accueil des représentants du Canada et des États-Unis au deuxième sommet sur la frontière aérienne de YVR • Le Sommet sur les transports frontaliers, co-organisé en avril 2019 avec la Chambre de commerce du Canada et des États-Unis a été couronné de succès et 10 groupes de travail ont été mis sur pied pour réunir les représentants du secteur et du gouvernement ainsi que d'autres parties prenantes afin de faire progresser des projets pilotes et des initiatives.
<p>Associations du secteur</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions, conférences et groupes de travail d'associations du secteur • Initiatives de commandite du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien du niveau 3 du programme de Certification carbone du CIA—AN • Premier aéroport en Amérique du Nord à recevoir la certification or pour l'accessibilité de la Fondation Rick Hansen • Deux prix d'excellence en gouvernance décernés par les Governance Professionals of Canada : Pratiques exemplaires en matière de diversité et d'inclusion et Pratiques exemplaires en matière de durabilité et d'ESG • Lancement de BioPortYVR, un projet piloté par l'industrie qui vise à accroître l'approvisionnement en carburant aviation durable afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Objectifs de développement durable des Nations Unies



L'Administration de l'aéroport de Vancouver une incidence d'une vaste portée et elle prend la durabilité au sérieux. Nous reconnaissons que les objectifs de développement durable des Nations Unies sont un pas dans la bonne direction et nous sommes fiers de faire notre part pour les atteindre.

En 2015, les Nations Unies ont présenté leurs **objectifs de développement durable** (ODD) : 17 volets ambitieux, qui visent à relever une série de défis mondiaux croissants d'ici 2030. Les ODD comportent 169 cibles, qui intègrent des questions comme la croissance économique, les besoins sociaux et la dégradation de l'environnement.

Alors que YVR continue de relier plus de gens et de produits au reste du monde, nous voulons trouver un équilibre entre notre succès et la responsabilisation. L'Administration de l'aéroport de Vancouver a pour vision de faire de YVR une plaque tournante durable et diversifiée et, pour nous, les ODD sont une façon de comprendre le contexte plus large de nos actions.

En préparant ce rapport, nous avons procédé à un examen ** approfondi de chaque ODD en comparant leurs 169 cibles à nos activités commerciales pour voir sur quels objectifs nous avons eu la plus grande incidence. Bien que nous reconnaissions l'importance des 17 objectifs, nous avons contribué davantage à neuf d'entre eux :

En 2019, nous avons pris d'autres mesures en vue d'atteindre l'ODD 8—Travail décent et croissance économique—et nous avons reconnu que nos efforts constituaient une contribution supplémentaire aux ODD.



4—Éducation de qualité

Nous démontrons notre appui à une éducation de qualité en offrant une vaste gamme de programmes de formation qui soutiennent le perfectionnement du rendement des employés et le perfectionnement des jeunes professionnels.



5—Égalité entre les sexes

Nous démontrons notre engagement à atteindre l'égalité entre les sexes en mobilisant un effectif diversifié et inclusif avec des objectifs ambitieux d'équité en matière d'emploi. Nous offrons également un soutien supplémentaire aux femmes occupant des postes de gestion et de direction en offrant un programme de représentation féminine dans les postes de gestion et des cercles d'encadrement destinés aux femmes.



6—Eau propre et assainissement

Notre contribution à l'eau propre et à l'assainissement s'inscrit dans une approche en plusieurs étapes, qui consiste en des objectifs fixes et des engagements énoncés dans notre plan de gestion environnementale.



7—Énergie propre et d'un coût abordable

Nous sommes fermement déterminés à réduire notre empreinte carbone et nous efforçons continuellement de mettre en œuvre des solutions énergétiques durables. La construction de l'une des plus grandes installations géothermiques au Canada est en cours; elle permettra de réduire considérablement l'empreinte environnementale de YVR et nous aidera à atteindre notre objectif ambitieux de réduction des GES.



8—Travail décent et croissance économique

Nous avons établi des cibles précises qui comprennent les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres des minorités visibles afin d'offrir un travail décent à tous les membres de notre collectivité. En 2019, nous avons réitéré notre engagement à aider nos partenaires d'affaires à éliminer les obstacles qui nuisent à leur capacité d'embaucher et de maintenir en poste des travailleurs grâce à une nouvelle politique sur le salaire équitable. Notre modèle de gouvernance unique témoigne de notre contribution à la promotion d'une croissance économique durable. Nous n'avons pas d'actionnaires et nous réinvestissons tous les profits dans l'exploitation et le développement des aéroports, ce qui procure des avantages sociaux et économiques à la région.



9—Industrie, innovation et infrastructures

Le développement de notre aéroport nous permet d'explorer continuellement de nouvelles technologies. Les caractéristiques durables comprennent la géothermie, le chauffage solaire de l'eau, les panneaux photovoltaïques, les éoliennes, un système de collecte des eaux de pluie, un éclairage à DEL écoénergétique et une innovation de remplacement des panneaux de piste qui nous permet de remplacer seulement quelques-uns panneaux très utilisés, plutôt que de refaire la surface de toute la piste.



11—Villes et communautés durables

Nous jouons un rôle majeur dans la durabilité des villes et des communautés. Ainsi, nous visons à renforcer et à soutenir notre patrimoine naturel en réduisant les répercussions sur l'environnement au minimum et en favorisant de solides relations avec les communautés locales et autochtones.



12—Consommation et production durables

Nos efforts de gestion durable en ce qui concerne notre utilisation des ressources naturelles s'inscrivent dans une approche en plusieurs étapes, qui consiste en des objectifs et des engagements établis dans le plan de gestion environnementale.



13—Lutte contre les changements climatiques

Nous sommes conscients de l'importance de prendre des mesures pour contrer les effets potentiels des changements climatiques. Dans le cadre de la gestion des risques, nous renforçons notre résilience en évaluant soigneusement les risques opérationnels et les risques liés à l'infrastructure qui pourraient varier en fonction des changements climatiques.

Comment déterminer notre contribution

Tout au long du présent rapport, nous indiquons les domaines pour lesquels nous contribuons aux ODD et incluons les icônes des ODD au début de chaque sujet.

Sujets importants



Airline	Counters
Alaska Airlines	271-276
American Airlines	279-286
Delta Airlines	287-294

Airline	Counters
Alaska Airlines	271-276
American Airlines	279-286
Delta Airlines	287-294

Notre nouvelle approche en matière de rapports sur la durabilité repose sur une compréhension claire de ce qui est important pour les nombreuses parties prenantes de YVR. Nous nous concentrons sur des sujets importants, c'est à dire des domaines qui ont une incidence réelle sur les employés, les partenaires et les communautés, qui s'ha Ce rapport contient 17 domaines principaux, sélectionnés au moyen d'ateliers, de sondages et d'entrevues, de l'utilisation de l'eau aux retombées économiques, en passant par l'investissement communautaire et bien plus encore.

Évaluation de l'importance

Le cadre du présent rapport est fondé sur une évaluation exhaustive de l'importance relative, menée en 2017 comme première étape de l'adoption des rapports de la GRI. L'évaluation a révélé l'incidence considérable de YVR sur la durabilité grâce à un processus en plusieurs étapes qui a permis de cerner, de prioriser et de confirmer nos principaux sujets économiques, sociaux et environnementaux.

Au cours de la première étape de l'évaluation de l'importance, nous avons travaillé avec une entreprise externe pour compiler des sujets clés au moyen d'un examen approfondi de documents, en utilisant comme points de départ les

normes de la Global Reporting Initiative (GRI) et le supplément des exploitants d'aéroport G4 de la GRI. Nous avons examiné des documents stratégiques comme le *Flight Plan 2037*, qui regroupe les plans d'immobilisations, les plans financiers, les plans d'aérogare et les plans directeurs de l'Administration de l'aéroport en une seule feuille de route. Nous avons examiné les comptes rendus des réunions des groupes d'influence, y compris le groupe de travail interne sur la durabilité, le comité consultatif sur l'environnement et le comité de gestion du bruit aéronautique. Nous avons analysé les ententes contractuelles importantes, notamment le bail foncier et la convention collective de

YVR. Nous nous sommes également reportés aux normes de l'industrie et à d'autres sources publiques pour les questions de durabilité pertinentes et les répercussions probables. Ces activités ont permis de dresser une longue liste de sujets importants potentiels.

À la suite de l'examen des documents, l'entreprise externe a mené un processus de mobilisation des parties prenantes qui visait à évaluer l'incidence et l'importance des sujets clés à l'échelle de l'organisation et chez certaines parties prenantes. Le processus de mobilisation comprenait les éléments suivants :

Sondage

On compte 1 582 répondants qui ont participé au sondage sur la durabilité de YVR et classé un éventail de sujets sur la durabilité par ordre d'importance. Nous avons ouvert le sondage aux employés et au public pendant 42 jours, en affichant son adresse URL sur notre site intranet, notre site Web public et notre page d'ouverture de session Wi-Fi publique.

Ateliers

Nous avons organisé une série d'ateliers à petite et à grande échelle avec des parties prenantes invitées de YVR. Voici quelques exemples : La haute direction, la direction et le personnel de l'Administration de l'aéroport de Vancouver (le groupe de travail sur la durabilité, le groupe de travail des directeurs, le conseil d'administration et les Navigators, un groupe de leaders émergents); une réunion conjointe du comité consultatif sur l'environnement et du comité de gestion du bruit aéronautique; et deux ateliers multilatéraux.

Entrevues directes

















Nous avons mené 13 entrevues directes avec des parties prenantes jugées essentielles pour obtenir des données qualitatives supplémentaires. Parmi les parties prenantes, notons la bande indienne Musqueam, l'Association of Professional Engineers and Geoscientists of the Province of British Columbia, le Grand Vancouver, la Ville de Vancouver, la Chambre de commerce du Grand Vancouver, Air Canada, Transports Canada, le Conseil des aéroports du Canada et le conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport.

À la fin du processus de mobilisation, notre comité de direction et notre conseil d'administration ont validé et approuvé la liste finale de 17 sujets importants, qui constituent le fondement du présent rapport.

Sujets importants










L'aperçu suivant fournit des renseignements clés sur les 17 sujets importants. Bien que le présent rapport ne porte pas uniquement sur ces sujets, ils constituent un élément clé de notre harmonisation avec la GRI et se trouvent dans tout l'exposé.

Éthique des affaires		Notre leadership Page 30	
<p>Comprend : Lutte contre la corruption, achats durables, publicité aéroportuaire (GRI 205-2, 414-1)</p>	<p>99% nouveaux fournisseurs sélectionnés en fonction de critères sociaux</p>	<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p>  <p>Administration de l'aéroport de Vancouver</p>  <p>Compagnies aériennes</p>  <p>Partenaires commerciaux de l'aéroport</p>  <p>Passagers</p>  <p>Gouvernement et organismes de réglementation</p>
Services aériens et correspondances		Notre entreprise Page 48	
<p>Comprend : Correspondances entre les compagnies aériennes (GRI A01)</p>	<p>26,4 millions de passagers— record atteint en 2019</p>	<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p>  <p>Administration de l'aéroport de Vancouver</p>  <p>Compagnies aériennes</p>  <p>Partenaires commerciaux de l'aéroport</p>  <p>Passagers</p>  <p>Associations du secteur</p>
Service à la clientèle		Notre entreprise Page 57	
<p>Comprend : Transport aérien accessible, protection de la vie privée des clients, qualité du service à la clientèle, lutte contre la discrimination envers les passagers (GRI 418-1)</p>	<p>91% taux de satisfaction de la clientèle</p>	<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p>  <p>Administration de l'aéroport de Vancouver</p>  <p>Passagers</p>  <p>Compagnies aériennes</p>  <p>Partenaires commerciaux de l'aéroport</p>

Impact économique direct Notre entreprise | Page 64

<p>Comprend : Impact économique direct, adaptation aux changements climatiques</p>	<p>Plus de 26 500 emplois sur Sea Island appuyant les activités de YVR</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> 5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES</div> <div style="text-align: center;"> 7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN CÔTÉ ABORDABLE</div> <div style="text-align: center;"> 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</div> <div style="text-align: center;"> 9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE</div> <div style="text-align: center;"> 13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES</div> </div>	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> Administration de l'aéroport de Vancouver</div> <div style="text-align: center;"> Compagnies aériennes</div> <div style="text-align: center;"> Communautés locales</div> <div style="text-align: center;"> Partenaires commerciaux de l'aéroport</div> <div style="text-align: center;"> Gouvernement et organismes de réglementation</div> </div>

Émissions atmosphériques Notre environnement | Page 74

<p>Comprend : Émissions atmosphériques (GRI 305-1, 305-2, 305-4, A05)</p>	<p>2% réduction des émissions en 2019 (sous les niveaux de 2012)</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> 12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES</div> <div style="text-align: center;"> 13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES</div> </div>	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> Administration de l'aéroport de Vancouver</div> <div style="text-align: center;"> Compagnies aériennes</div> <div style="text-align: center;"> Communautés locales</div> <div style="text-align: center;"> Partenaires commerciaux de l'aéroport</div> <div style="text-align: center;"> Gouvernement et organismes de réglementation</div> <div style="text-align: center;"> Associations du secteur</div> </div>







Effluent et déchets Notre environnement | Page 81

<p>Comprend : Rejets d'eau, déchets dangereux et non dangereux (GRI A06, 306-2)</p>	<p>54% déchets acheminés ailleurs que dans les sites d'enfouissement en 2019</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> 6 EAU PROPRE ET ASSAINISSEMENT</div> <div style="text-align: center;"> 12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES</div> </div>	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> Administration de l'aéroport de Vancouver</div> <div style="text-align: center;"> Compagnies aériennes</div> <div style="text-align: center;"> Partenaires commerciaux de l'aéroport</div> <div style="text-align: center;"> Passagers</div> <div style="text-align: center;"> Communautés locales</div> <div style="text-align: center;"> Gouvernement et organismes de réglementation</div> </div>

Énergie Notre environnement | Page 88

<p>Comprend : Énergie (GRI 302-1)</p>	<p>Plus de 19 millions de dollars—économies d'énergie cumulatives depuis 1999</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> 7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN CÔTÉ ABORDABLE</div> <div style="text-align: center;"> 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</div> <div style="text-align: center;"> 12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES</div> <div style="text-align: center;"> 13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES</div> </div>	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> Administration de l'aéroport de Vancouver</div> <div style="text-align: center;"> Compagnies aériennes</div> <div style="text-align: center;"> Communautés locales</div> <div style="text-align: center;"> Partenaires commerciaux de l'aéroport</div> <div style="text-align: center;"> Gouvernement et organismes de réglementation</div> </div>

Utilisation de l'eau Notre environnement | Page 93

<p>Comprend : Eau (GRI 303-1)</p>	<p>39% réduction de la consommation d'eau potable par passager par rapport à 2012</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  Administration de l'aéroport de Vancouver </div> <div style="text-align: center;">  Compagnies aériennes </div> <div style="text-align: center;">  Partenaires commerciaux de l'aéroport </div> <div style="text-align: center;">  Passagers </div> <div style="text-align: center;">  Communautés locales </div> <div style="text-align: center;">  Gouvernement et organismes de réglementation </div> </div>

Transport terrestre Notre environnement | Page 99

<p>Comprend : Transport terrestre</p>	<p>101 381 randonnées à vélo sur Sea Island en 2019</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  Administration de l'aéroport de Vancouver </div> <div style="text-align: center;">  Compagnies aériennes </div> <div style="text-align: center;">  Partenaires commerciaux de l'aéroport </div> <div style="text-align: center;">  Passagers </div> </div>

Santé des écosystèmes Notre environnement | Page 104

<p>Comprend : Biodiversité, restauration (GRI 304-1)</p>	 <p>Certifié sans danger pour le saumon—trois années de suite</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  Administration de l'aéroport de Vancouver </div> <div style="text-align: center;">  Compagnies aériennes </div> <div style="text-align: center;">  Partenaires commerciaux de l'aéroport </div> <div style="text-align: center;">  Communautés locales </div> <div style="text-align: center;">  Gouvernement et organismes de réglementation </div> </div>

Bruit aéronautique Notre environnement | Page 109

<p>Comprend : Bruit aéronautique</p>	<p>77 signalements de problèmes de bruit par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  Administration de l'aéroport de Vancouver </div> <div style="text-align: center;">  Compagnies aériennes </div> <div style="text-align: center;">  Partenaires commerciaux de l'aéroport </div> <div style="text-align: center;">  Communautés locales </div> <div style="text-align: center;">  Gouvernement et organismes de réglementation </div> </div>

Pratiques d'emploi Notre communauté | Page 114

<p>Comprend : Conditions de travail des employés, perfectionnement et formation des employés, pratiques syndicales (GRI 401-1, 404-2)</p>	<p>11 ans—durée moyenne du mandat des employés à l'Administration de l'aéroport de Vancouver</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> 


Santé et sécurité des employés Notre communauté | Page 121

<p>Comprend : Santé et sécurité des employés (GRI 403-2)</p>	<p>91 % note accordée par WorkSafeBC pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> 

Diversité et égalité des chances Notre communauté | Page 125

<p>Comprend : Diversité des organes de gouvernance et des employés, lutte contre la discrimination en milieu de travail (GRI 405-1, 406-1)</p>	<p>67 % proportion de femmes faisant partie du comité de direction de l'Administration de l'aéroport de Vancouver</p>
<p>Objectifs de développement durable</p> 	<p>Parties prenantes</p> 

Sécurité et sûreté Notre communauté | Page 131

<p>Comprend : Pratiques en matière de sécurité, santé et sécurité des passagers et des clients, préparation aux situations d'urgence (GRI A09)</p>	<p>215 rapaces relocalisés loin de YVR</p>
	<p>Parties prenantes</p> 

Impact économique indirect		Notre communauté Page 136	
Comprend : Investissements communautaires (GRI 203-1)		Plus de 1,2 millions de dollars—don à plus de 50 organismes	
Objectifs de développement durable	   	Parties prenantes	 
		Administration de l'aéroport de Vancouver	Communautés locales

Communautés locales		Notre communauté Page 141	
Comprend : Relations communautaires, répercussions sur la communauté, relations avec les peuples autochtones (GRI 413-1)		15 événements communautaires en 2019	
Objectifs de développement durable		Parties prenantes	 
		Administration de l'aéroport de Vancouver	Communautés locales



Notre équipe de direction

Au cœur de notre succès se trouve une solide équipe de direction, dont la vision nous inspire à offrir une expérience aéroportuaire exceptionnelle. Cette équipe travaille selon les normes les plus élevées, ayant pour fondement un comportement transparent, éthique et durable.

GOVERNANCE

31

CONSEIL D'ADMINISTRATION

38

RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION ET DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

37

COMITÉ DE DIRECTION

41

SUJETS IMPORTANTS : ÉTHIQUE DES AFFAIRES



Conseil d'administration

Le conseil d'administration communautaire de l'Administration de l'aéroport de Vancouver cherche à favoriser le succès à long terme de YVR. Il examine et approuve le plan stratégique, les plans financiers à long terme et les budgets annuels. Il choisit également le président et chef de la direction, supervise la relève de la haute direction, cerne les risques, maintient l'intégrité des contrôles internes, surveille les systèmes de gestion de la santé et de la sécurité et s'assure que nous avons une politique de communication publique exhaustive. Le conseil suit le *Board of Directors Governance Rules and Practice Manual* (guide des règles et pratiques en matière de gouvernance du conseil d'administration), disponible à yvr.ca/board, qui comprend le mandat, les lignes directrices et les politiques.



Annalisa King

Présidente, directrice par mandat spécial

Annalisa King siège au conseil d'administration de plusieurs sociétés inscrites à la TSX et assumait auparavant les fonctions de dirigeante principale des finances et de première vice-présidente de Best Buy Canada Ltd. Avant de se joindre à cette entreprise, elle occupait le poste de première vice-présidente, Transformation des activités d'entreprise, chez Maple Leaf Foods Ltd. M^{me} King est l'une des chefs d'entreprise les plus respectées au Canada. Elle a été reconnue en 2012 comme dirigeante principale des finances de l'année en Colombie-Britannique et, en 2019, elle a reçu un prix Peak honorant les femmes en finance dans la catégorie Contribution importante au Conseil.

Haydn Acheson

Gouvernement du Canada

Haydn Acheson possède une vaste expérience de la haute direction dans le secteur des transports et est un capitaine de ligne chevronné qui compte des milliers d'heures de vol.





Joseph Caron

Directeur par mandat spécial

Joseph Caron possède une vaste expérience de la prestation de conseils stratégiques aux entreprises asiatiques et canadiennes et a occupé des postes diplomatiques de premier plan, dont celui d'ambassadeur du Canada en Chine et au Japon.

John Currie

Institut des comptables agréés
de la Colombie-Britannique

John Currie est un chef d'entreprise respecté, ayant déjà été vice-président exécutif et directeur financier de Lululemon Athletica Inc. et directeur financier d'Intrawest Corporation.



Mary Anne Davidson

Chambre de commerce
du Grand Vancouver

Mary Anne Davidson possède une vaste expérience de la gestion et de la stratégie des ressources humaines et a déjà été vice-présidente des ressources humaines pour ACCIONA Canada Inc.



Frances Fiorillo

Directrice par mandat spécial

Frances Fiorillo a récemment occupé le poste de première vice-présidente, Personnel et service d'aviation de Virgin America et possède une vaste expérience de l'industrie du transport aérien.





Kevin Howlett

Directeur par mandat spécial

Kevin Howlett compte 40 ans d'expérience dans l'industrie de l'aviation. Son champ d'expertise englobe la gestion des ressources humaines et de l'exploitation, de même que les affaires commerciales et gouvernementales.

Kenneth Goosen

Association des ingénieurs et des géoscientifiques professionnels de la Colombie-Britannique

Kenneth Goosen possède plus de 30 ans d'expérience à des postes de haute direction, d'ingénierie et d'exploitation auprès des plus importants transporteurs aériens du Canada. Il est actuellement président d'AeroStrategies Limited, une entreprise de la Colombie-Britannique spécialisée dans l'entretien et la logistique des lignes aériennes



Howard Jampolsky

Ville de Richmond

Howard Jampolsky est un entrepreneur local dont les intérêts commerciaux comprennent notamment Scadax Automation Corp., qui fournit des systèmes de surveillance et de contrôle à distance pour le secteur des eaux et des déchets.



Jill Leversage

Gouvernement du Canada

Jill Leversage est une directrice d'entreprise qui possède plus de 25 ans d'expérience en finances d'entreprise et en services bancaires d'investissement. Elle détient le titre de Fellow de l'Institut des comptables agréés de la Colombie-Britannique et a été experte en évaluation d'entreprise avant son départ à la retraite.





Kush Panatch

Directeur par mandat spécial

Kush Panatch apporte plus de 25 ans de connaissances en développement immobilier et est le propriétaire principal d'un groupe de sociétés immobilières exerçant des activités d'acquisition, de gestion et de développement.

Craig Richmond

Président et chef de la direction

En plus de son rôle de président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, Craig Richmond possède une vaste expérience de l'aviation, notamment en tant que PDG de six aéroports dans trois pays.



Tamara Vrooman

Ville de Vancouver

Tamara Vrooman est présidente et chef de la direction de Vancity, la première institution financière carboneutre en Amérique du Nord. Avant de se joindre à Vancity, elle a été sous-ministre des Finances de la Colombie-Britannique. En 2019, elle a reçu un prix Peak honorant les femmes en finance dans la catégorie Excellence dans l'industrie.



Wayne Wright

Grand Vancouver (district régional du Grand Vancouver)

Wayne Wright a été maire de New Westminster de 2002 à 2014. Pendant plus de 30 ans, il a appuyé des organismes locaux et a été nommé « citoyen de l'année de New Westminster ».



L'Administration de l'aéroport de Vancouver souhaite la bienvenue à Haydn Acheson, Kevin Howlett et Jill Leversage, qui se sont joints au conseil en 2019. Elle adresse aussi ses sincères remerciements à Anna Fung et à Gerri Sinclair, qui ont quitté le conseil en mai et en septembre 2019, respectivement.

Mary Jordan a démissionné en 2019 après avoir siégé au conseil pendant 15 ans, dont neuf comme présidente. Au cours de son séjour à YVR, elle a eu une incidence considérable, et nous sommes particulièrement fiers de son travail qui consolide nos efforts en matière de diversité, d'inclusion et de durabilité. En reconnaissance du leadership avant-gardiste de M^{me} Jordan qui est un exemple pour les femmes et de ses importantes contributions à la communauté aéroportuaire, YVR a créé la bourse Mary B. Jordan YVR pour aider les femmes qui font des études commerciales en Colombie-Britannique. Merci Mary!



Diversité

Notre conseil d'administration croit que sa composition doit refléter la riche diversité des communautés que nous servons. Le conseil considère la diversité comme un élément essentiel pour attirer des administrateurs qualifiés et maintenir un conseil d'administration hautement fonctionnel. Le conseil aspire à atteindre un objectif de parité hommes-femmes et à ce que 20 % de ses administrateurs proviennent des trois autres groupes désignés notre loi habilitante, à savoir les minorités visibles, les personnes handicapées et les Autochtones. Le conseil tient également compte d'autres aspects de la diversité, comme l'âge, l'orientation sexuelle et l'emplacement géographique. L'âge moyen des administrateurs actuels est de 62 ans. Parmi les membres du conseil, 100 % sont âgés de plus de 50 ans.

Diversité du conseil d'administration	Nombre	%
Femmes	5	36
Minorités visibles	1	7
Personnes handicapées	0	0
Autochtones	0	0

La politique sur la diversité du conseil d'administration exige également que le conseil surveille la mise en œuvre par la direction de sa politique sur la diversité de l'effectif. Des renseignements sur l'équité en matière d'emploi dans l'effectif et la gestion se trouvent à la **page 125**.

Code d'éthique et code de conduite des administrateurs

Nos administrateurs doivent s'acquitter de leurs fonctions avec honnêteté, intégrité et bonne foi. Bien que nous ne soyons pas une entreprise cotée en bourse, nous choisissons de faire rapport en fonction de la Politique canadienne 58-201, des lignes directrices sur la gouvernance de l'entreprise et de la norme intitulée Règlement 58-101, Information concernant la gouvernance. Nos lignes directrices sur la gouvernance de l'entreprise, disponibles sur yvr.ca/board, présentent une divulgation annuelle en fonction de 15 lignes directrices clés.



Comité de direction

Notre comité de direction oriente plus de 500 employés et veille à ce que nous exploitons l'aéroport de façon sécuritaire, efficace et fiable.



Craig Richmond

Président et chef de la direction,
Administration de l'aéroport de
Vancouver



Lynette DuJohn

Vice-présidente, Technologie de
l'information et directrice générale des
activités numériques



Don Ehrenholz

Vice-président, Ingénierie



Argiro Kotsalis

Vice-présidente, Affaires juridiques
et chef de la gouvernance



Michele Mawhinney

Vice-présidente, Personnel et durabilité



Robyn McVicker

Vice-présidente, Exploitation et entretien



Anne Murray

Vice-présidente, Développement des
activités aériennes et affaires publiques



Scott Norris

Vice-président,
Développement commercial



Diana Vuong

Vice-présidente, chef de la direction
des Finances

Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration



Pour s'assurer que YVR demeure un chef de file mondial, l'Administration de l'aéroport de Vancouver a mis en place un programme complet de rémunération des cadres. Ce programme nous permet de demeurer concurrentiels sur le marché, d'attirer et de maintenir en poste des cadres supérieurs du calibre requis et de les motiver à obtenir des résultats d'affaires, à appuyer notre vision et à renforcer la responsabilité envers nos clients et nos communautés. Nous nous efforçons d'harmoniser la structure des primes de rendement dans l'ensemble de l'organisation; la même philosophie de rémunération s'applique aux primes de rendement de la direction et des groupes d'employés.

Les mesures incitatives, qui sont au cœur du programme de rémunération des cadres supérieurs de YVR, reposent sur les cibles du plan stratégique. Les éléments clés du programme de rémunération des cadres supérieurs sont le salaire de base et les primes, avec des mesures à court terme (un an) qui comprennent des objectifs de rendement individuels et des mesures à long terme (trois ans).

Mesures incitatives

Les mesures incitatives à court terme sont axées sur la satisfaction de la clientèle, l'engagement des employés, notre réputation au sein de la communauté, notre marge d'exploitation nette et les coûts d'exploitation par passager transporté. Les résultats sont déterminés en fonction de renseignements financiers vérifiés et de sondages menés par des entreprises indépendantes.

Les mesures incitatives à long terme sont fondées sur un cycle continu, qui mesure le rendement sur trois ans. Les mesures visant le cycle de 2017 à 2019 sont basées sur le rendement continu en matière de croissance du nombre de passagers, le leadership en matière de durabilité, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'eau et les déchets aéroportuaires, ainsi que sur une cible de ratio de gestion financière/couverture des intérêts. Une entreprise indépendante mesure le leadership en matière de durabilité. Le cycle de 2018 à 2020 est harmonisé avec le nouveau plan stratégique et le *Flight Plan 2037*; en plus de la croissance du nombre de passagers, les mesures prévues comprennent un flux de trésorerie disponible et l'achèvement—dans les délais et les limites budgétaires—de deux projets d'immobilisations majeurs qui favorisent la croissance de l'aéroport. Le cycle de 2019 à 2021 est basé sur la croissance des passagers et le flux de trésorerie disponible.

Le comité des ressources humaines et de la rémunération et le conseil d'administration examinent les objectifs individuels établis annuellement pour chaque cadre supérieur. Le rendement à l'égard de ces objectifs fait partie du calcul des primes de rendement à court terme et influe sur les décisions d'augmentation de salaire.

Groupe de pairs sur la rémunération des cadres

Pour surveiller la compétitivité des niveaux de rémunération des cadres supérieurs, l'Administration de l'aéroport de Vancouver est comparée à trois groupes de pairs :

1. Des administrations aéroportuaires canadiennes et, à titre de référence, des aéroports internationaux de taille comparable aux États-Unis, en Europe et en Australie.
2. Des organisations canadiennes dans les secteurs où les compétences pour les postes de direction sont semblables, y compris les transports, les services publics, les communications, l'ingénierie, la construction et l'immobilier commercial.
3. Des organisations canadiennes de propriété semblable, notamment des sociétés privées ou des filiales dans un large éventail de secteurs.

L'Administration de l'aéroport de Vancouver vise la rémunération médiane du groupe de pairs, avec possibilité de rémunération supérieure à la médiane lorsque le rendement individuel et de l'entreprise dépasse les attentes.

Processus d'examen de la rémunération des cadres

Le comité des ressources humaines et de la rémunération retient les services d'un expert-conseil indépendant en rémunération, Mercer, pour fournir des données sur la rémunération du marché, de l'aide pour la conception du régime de rémunération incitative et de l'information sur les tendances de la rémunération des cadres supérieurs. Le comité recommande la rémunération du président et chef de la direction et des membres du comité de direction au conseil d'administration seulement après avoir examiné les données du marché, les recommandations du président et chef de la direction sur la rémunération visant les postes qui relèvent de lui et les objectifs de rendement individuel et de l'entreprise.

Le comité des ressources humaines et de la rémunération a mené un processus concurrentiel à la fin de 2019 pour sélectionner un conseiller en rémunération indépendant. Korn Ferry est le soumissionnaire retenu; il assume le rôle d'expert-conseil depuis décembre 2019.

Rémunération des cadres

Le comité des ressources humaines et de la rémunération établit un cadre salarial qui détermine les échelles salariales pour les postes de l'équipe de direction. L'échelle salariale du président et chef de la direction est de 388 000 \$ à 582 000 \$, avec un point médian de 485 000 \$. Pour les vice-présidents, la fourchette est de 188 000 \$ à 282 000 \$, avec un point médian de 235 000 \$.

Tous les cadres supérieurs participent au régime de rémunération incitative à court terme. Dans le cadre de ce régime, le président et chef de la direction a une cible possible de 50 % et une possibilité maximale de 75 % du salaire de base. Les vice-présidents ont une cible possible de 30 % et une possibilité maximale de 45 % du salaire de base.

Tous les cadres supérieurs participent au régime de rémunération incitative à long terme. Ce régime prévoit une cible possible de 45 % et une possibilité maximale de 90 % du salaire de base pour le président et chef de la direction, ainsi qu'une cible possible de 30 % et une possibilité maximale de 60 % du salaire de base pour les vice-présidents.

Dans le cadre des régimes de rémunération incitative à court et à long terme, les résultats réels en matière de rendement mesurés par rapport aux divers paramètres déterminent le montant des versements. Si les objectifs de rendement ne sont pas atteints, aucun montant n'est versé.

En 2019, l'augmentation moyenne du salaire de base des cadres supérieurs était de 2,9 %, en plus d'autres ajustements visant à augmenter les salaires dans l'échelle salariale de certains cadres supérieurs afin de tenir compte du perfectionnement de leur rôle, du positionnement de leur salaire par rapport au marché ou de l'équité salariale interne. En plus des régimes décrits ci-dessus, les cadres supérieurs participent aux programmes habituels de santé, de retraite et de prérequis.

Rémunération des administrateurs

Le comité de la gouvernance examine la rémunération des administrateurs tous les deux ans avec l'aide d'un expert-conseil indépendant en rémunération. À la fin de 2017, le conseil a approuvé le barème des honoraires et des jetons de présence aux réunions pour 2018 et 2019. Le président et chef de la direction ne reçoit aucune rémunération supplémentaire pour ses services d'administrateur.

À la fin de 2019, le Conseil a examiné la structure des honoraires pour les mandats et les réunions pour 2020 et 2021 et a décidé de ne pas modifier la rémunération des administrateurs.

La recommandation au conseil de notre comité de la gouvernance est guidée par les principes de rémunération énoncés ci-après.

Principes de rémunération

1. La rémunération versée aux administrateurs ne récompensera ni ne pénalisera indûment une personne qui a choisi de siéger au conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport de Vancouver plutôt qu'à un autre conseil d'administration.
2. Tous les deux ans, le conseil examine les données du marché et fixe la rémunération à un niveau qui correspond généralement à la moyenne de la rémunération versée aux administrateurs des sociétés comparables—définie au point sept ci-dessous.
3. Afin de tenir compte à la fois des responsabilités inhérentes et des engagements de temps variables, chaque administrateur sera payé au moyen d'une combinaison d'honoraires annuels et de jetons de présence pour chaque réunion à laquelle il a assisté.
4. Afin de tenir compte du temps et des responsabilités supplémentaires liés à la présidence d'un comité ou d'un groupe de travail, les administrateurs recevront une rémunération supplémentaire sous forme d'honoraires annuels supplémentaires.
5. Afin de tenir compte des responsabilités fiduciaires supplémentaires et des engagements en matière de temps que comporte ce rôle, le président du comité de vérification aura droit à 125 % des honoraires annuels supplémentaires.
6. Le président du conseil d'administration reçoit des honoraires annuels correspondant à 275 % de la rémunération annuelle moyenne totale des autres administrateurs.

7. Les sociétés comparables sur lesquelles s'appuient les examens de 2017 et de 2019 sont les suivantes :
- Administrations aéroportuaires de Toronto, de Montréal et de Calgary.
 - Les principales entreprises de transport du gouvernement de la Colombie-Britannique.
 - Vingt sociétés ayant des activités en Colombie-Britannique, dont les actifs se situent dans une plage raisonnable par rapport aux actifs de l'Administration de l'aéroport (c.-à-d. de 50 % à 200 %) et dont les actions sont cotées en bourse.
8. Le conseil d'administration est guidé par les calculs suivants, mais il n'est pas lié par ceux-ci :

(a + b + c) divisé par 3 = moyenne des sociétés comparables

a = moyenne de la rémunération annuelle totale moyenne versée aux conseils du groupe A.

b = moyenne de la rémunération annuelle totale moyenne versée aux conseils du groupe B.

c = moyenne de la rémunération annuelle totale en espèces (les options d'achat d'actions et les autres formes de rémunération sont exclues) versée aux conseils au 50^e centile du groupe C.

La rémunération des administrateurs non-cadres en 2019 est présentée dans le tableau ci-après.

Honoraires annuels	Président	175 000 \$
	Administrateurs	35 000 \$
Autres honoraires pour les présidents des comités	Président du comité des finances et de la vérification	9 000 \$
	Président d'autres comités du conseil	7 500 \$
Frais de participation aux réunions du conseil et des comités		1 400 \$
Autres jetons de présence aux réunions		700 \$

Les administrateurs reçoivent également un remboursement pour des dépenses raisonnables, qui sont examinées par le président et le secrétaire général. Les dépenses du président sont examinées par le président du comité de la gouvernance. Nous ne remboursons pas les frais de déplacement des administrateurs pour assister aux réunions du conseil et des comités, à moins que l'administrateur ne réside à l'extérieur du district régional du Grand Vancouver.

La rémunération totale versée à chaque administrateur en 2019 était la suivante :

A. King ¹	125 730 \$	K. Howlett ²	49 538 \$
H. Acheson ²	24 636 \$	H. Jampolsky	64 400 \$
J. Caron	63 700 \$	M. Jordan ^{2,3}	62 647 \$
J. Currie	76 900 \$	J. Leversage ²	19 736 \$
M.A. Davidson	69 300 \$	K. Panatch	69 300 \$
F. Fiorillo	80 050 \$	G. Sinclair ²	41 650 \$
A. Fung ²	21 739 \$	T. Vrooman	74 000 \$
K. Goosen	82 400 \$	W. Wright	72 800 \$
Total	998 526 \$		
Moyenne³	57 868 \$		

En plus de la rémunération susmentionnée, des dépenses totalisant 1 927,90 \$ ont été remboursées aux administrateurs en 2019.

1 Notre présidente reçoit des honoraires annuels pour son travail au conseil et ne reçoit pas de jeton de réunion supplémentaire. Annalisa King a été élue présidente le 9 mai 2019 et a reçu les honoraires habituels des membres du conseil avant cette date. Mary Jordan a été présidente jusqu'à sa retraite le 9 mai 2019.

2 Haydn Acheson et Jill Leversage se sont joints au conseil le 26 septembre 2019. Kevin Howlett s'est joint à l'équipe le 9 mai 2019. Mary Jordan et Anna Fung ont pris leur retraite du conseil le 9 mai 2019 et Gerri Sinclair, le 26 septembre 2019.

3 Exclut le salaire du président du conseil d'administration.



Éthique des affaires

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'est engagée à adopter des pratiques commerciales éthiques. Nous nous attendons à ce que notre équipe respecte les normes les plus élevées et nous disposons d'un éventail de politiques et de programmes internes visant à ce qu'il y ait une compréhension claire à l'échelle de l'organisme. Nous travaillons en étroite collaboration avec les partenaires de l'aéroport pour promouvoir des pratiques commerciales durables, en reconnaissance du fait que nos actions et nos décisions ont une grande incidence.

99 %
nouveaux
fournisseurs
sélectionnés
en fonction des
critères sociaux

Dans cette section



Lutte contre la corruption, achats durables, publicité aéroportuaire



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 205-2, 414-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux



Gouvernement et organismes de réglementation



Nous nous efforçons d'atteindre l'excellence en matière de gouvernance d'entreprise. Un fondement éthique solide est essentiel pour l'Administration de l'aéroport de Vancouver, en tant qu'organisme communautaire, parce qu'il démontre que nous respectons notre engagement à titre d'organisation transparente et responsable, qui apporte des avantages sociaux et économiques à la région. En tant que chef de file en matière de durabilité, nous tenons compte de notre incidence sur l'environnement. En tant que grand employeur, nous avons la responsabilité de donner l'exemple aux autres.

Notre approche



Notre conduite a une incidence directe sur les employés et les partenaires commerciaux, et les conséquences de cette conduite touchent un éventail encore plus vaste de partenaires du secteur et d'organismes de réglementation. L'éthique constitue un volet essentiel de l'Administration de l'aéroport—en tant qu'exigence réglementaire et partie intégrante de notre culture—et nous considérons sa gestion comme une dimension incontournable de la conduite des affaires.

Éthique en milieu de travail

Nous agissons conformément aux normes les plus élevées communiquées et appliquées par le truchement d'un code de déontologie, de politiques générales, de systèmes de gestion et d'un programme de vérification interne.

Code de déontologie

Les employés et le conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport de Vancouver sont tenus de respecter notre code de déontologie. Notre conseil d'administration est également lié par un code d'éthique et de conduite distinct. Notre code de déontologie joue un rôle important dans l'atteinte des objectifs de la

politique sociale. Nous encourageons régulièrement les employés à le lire et à signaler les cas de non-conformité. Qui plus est, les employés de certains groupes sont tenus de signer une déclaration annuelle relative aux conflits d'intérêts confirmant leur conformité au code de déontologie et signalant tout conflit d'intérêts potentiel dans leur rôle à l'Administration de l'aéroport.

Politiques générales

Le code de déontologie constitue une politique-cadre pour des questions prioritaires comme l'éthique, le jugement commercial et la conduite générale, alors que nos politiques d'entreprise visent à fournir une orientation précise concernant les questions liées à la corruption, aux actes répréhensibles perçus ou aux incidents en milieu de travail et à articuler nos valeurs dans les domaines des pratiques sociales, économiques et environnementales.

Politique de lutte contre la corruption

Nous prenons les lois anticorruption très au sérieux, étant entendu que leur violation pourrait entraîner de graves conséquences tant pour les employés que pour l'Administration de l'aéroport. Nous reconnaissons que toute personne

qui fait affaire avec l'Administration de l'aéroport ou qui agit en son nom ou pour son compte est assujettie à ces lois. Nous gérons les pratiques de lutte contre la corruption à l'aide de la section sur la gouvernance et la responsabilisation de notre plan stratégique, de notre politique de lutte contre la corruption, de notre code de déontologie, de notre politique de dénonciation, de notre politique et de nos lignes directrices en matière d'investissement communautaire et de notre système de gestion sociale. Notre système interne de remboursement des dépenses a été établi pour confirmer que les lignes directrices de notre politique de lutte contre la corruption sont respectées.

Nous nous attendons à ce que tous les employés agissent conformément aux lois nationales applicables, notamment la *Loi sur la corruption d'agents publics étrangers* et le *Code criminel* du Canada, ainsi qu'à toutes les lois étrangères applicables. Nous avons une politique de tolérance zéro à l'égard de la corruption, et notre objectif est d'assurer la conformité totale. Pour atteindre cet objectif, nous fournissons à nos employés des ressources et de la formation en matière de lutte contre la corruption.

Politique de dénonciation

Notre politique interne de dénonciation fournit un cadre pour signaler tout acte répréhensible perçu. Supervisée par la vice-présidente, Affaires juridiques et chef de la gouvernance, et le directeur, Vérification interne, la politique offre plusieurs options, soit de faire un signalement aux supérieurs, de faire un signalement anonyme au moyen du système de gestion de la sécurité ou d'appeler la ligne téléphonique confidentielle, une ligne d'aide en matière d'éthique offerte 24 heures sur 24 et gérée par un tiers indépendant. Nous communiquons cette politique aux employés et aux entrepreneurs qui travaillent dans les bureaux de l'Administration de l'aéroport.

Politique sociale

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'est engagée à être socialement responsable et à sensibiliser les employés, les parties prenantes, les clients et les communautés à la responsabilité sociale d'entreprise (RSE). Pour obtenir de plus amples renseignements sur notre politique sociale, veuillez consulter yvr.ca/socialpolicy.

Gestion des risques internationaux

Le programme de gestion des risques internationaux aide à protéger les éléments critiques des activités mondiales de l'Administration de l'aéroport—notre personnel, nos actifs, nos opérations et notre réputation commerciale—par rapport aux principaux risques politiques, de sécurité, d'intégrité et autres. Le programme comprend plusieurs éléments distincts, dont un cadre de diligence raisonnable à partir duquel nous évaluons les

activités commerciales et les partenaires internationaux potentiels, y compris la pondération de telles occasions par rapport à une évaluation exhaustive des risques par pays. Notre politique de lutte contre la corruption contribue à soutenir ce programme et à régir les activités commerciales au pays et à l'étranger. Nous faisons également appel à des tiers pour qu'ils offrent ressources et soutien à nos employés afin d'assurer leur sécurité lorsqu'ils voyagent pour affaires.

Vérification interne

La Vérification interne fournit une assurance indépendante et objective quant à savoir si les risques, les contrôles internes et les processus de gouvernance sont gérés de façon appropriée à des niveaux acceptables pour permettre à l'Administration de l'aéroport d'atteindre ses objectifs stratégiques. Ce service élabore un plan annuel de vérification axé sur les risques qui comprend l'assurance de l'efficacité du réseau de gestion des risques de l'Administration de l'aéroport. Il assure également une fonction de conformité de base, en menant des enquêtes indépendantes sur les activités frauduleuses soupçonnées, des vérifications du contrôle interne, des vérifications de la conformité aux politiques principales, comme la politique de remboursement des dépenses, et évalue la conformité de l'Administration de l'aéroport aux règlements applicables et aux obligations contractuelles.

Achats durables

Chaque jour, l'Administration de l'aéroport prend des décisions d'achat qui ont une incidence beaucoup plus grande que notre organisation. Conformément à notre engagement envers la durabilité, nous établissons des politiques et des lignes

directrices pour promouvoir nos valeurs auprès des fournisseurs.

Notre approche d'achats durables touche un large éventail de partenaires commerciaux, y compris ceux qui se trouvent sur Sea Island et au large de celle-ci. Nous décrivons cette approche dans le plan de gestion des achats durables, qui met l'accent sur les initiatives permettant de mieux comprendre le marché, en fournissant un processus d'approvisionnement concurrentiel équitable et transparent, en gérant les contrats après leur attribution et en optimisant les processus internes de manutention du matériel pour soutenir les opérations de YVR.

La politique d'achats durables vise à intégrer la durabilité dans les décisions d'achat et à assurer une prise en compte significative des critères environnementaux, sociaux et économiques. Nous incluons la durabilité comme composante pondérée des critères au moyen d'un questionnaire sur le leadership en matière de durabilité qui pose des questions sur les systèmes de gestion et les rapports, les considérations environnementales, les pratiques en milieu de travail et dans la chaîne d'approvisionnement, y compris la diversité, la rémunération et le leadership. Le questionnaire aide à déterminer les entreprises qui sont des partenaires du commerce équitable, des fournisseurs locaux et qui appartiennent à des Autochtones, à des femmes ou à des minorités. De plus, par l'entremise de l'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam*, nous travaillons avec la bande Musqueam pour trouver des occasions de fournisseurs.

Nous sommes déterminés à assurer l'entière conformité au code de conduite des fournisseurs, disponible à yvr.ca/suppliers. Chaque nouveau fournisseur doit signer le code; en cas de non-conformité, il doit présenter un plan décrivant la façon dont il corrigera la situation. Nous sommes déterminés à ce que l'approvisionnement en biens et services soit équitable et concurrentiel et nous remarquons que des exceptions sont envisageables, mais pour certaines raisons précises seulement, y compris la nature exclusive, un fournisseur unique qualifié, un problème de sécurité urgent et la conformité. La permission d'effectuer un achat auprès d'un

fournisseur unique doit être obtenue avant l'achat avec l'autorisation du vice-président du service responsable.

Publicité aéroportuaire

La publicité est une considération commerciale et éthique importante pour l'Administration de l'aéroport de Vancouver. Non seulement la publicité offre-t-elle une source de revenus, qui aide YVR à maintenir ses coûts bas et à demeurer concurrentielle, mais comme elle a aussi une incidence sur l'expérience aéroportuaire de nos partenaires commerciaux et de nos passagers, elle exige un examen attentif.

Pour maintenir des normes élevées, nous gérons la publicité au moyen de la politique et des lignes directrices sur la publicité. Aux termes des lignes directrices, les entreprises qui souhaitent faire de la publicité à l'aéroport doivent tenir compte de la qualité de la publicité et des normes d'accès facile et s'assurer que le contenu respecte la diversité de nos passagers et de nos partenaires commerciaux. Nous communiquons régulièrement la politique et les lignes directrices aux partenaires publicitaires et privilégions une ligne de communication ouverte afin de recevoir de la rétroaction concernant notre approche.



Éthique des affaires : résultats de 2019

Pour que notre code de déontologie demeure accessible et prioritaire pour les employés, nous avons créé une série de quatre vidéos qui approfondissent des sujets clés comme le respect en milieu de travail, les conflits d'intérêts et la conduite hors service. Ces vidéos sont mises à la disposition de tous les employés et font partie du processus d'intégration des nouveaux employés.

Bien qu'aucune plainte n'ait été signalée en 2019 au moyen de notre ligne de dénonciation téléphonique 24 heures, notre chef de la gouvernance a reçu une plainte d'un dénonciateur qui a été réputée nécessiter une enquête par un conseiller juridique externe. À la suite de l'enquête de cette tierce partie, l'un de nos cadres supérieurs a été licencié pour avoir présenté un comportement contraire aux valeurs et au code de déontologie de l'Administration de l'aéroport. Cette affaire fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire.

Politique de lutte contre la corruption

En 2019, nous avons communiqué notre politique de lutte contre la corruption à tous les employés et mis à jour les contrôles administratifs internes afin de garantir le respect des seuils financiers pour les cadeaux et les dépenses établis dans la politique. En ce qui concerne les activités d'Innovative Travel Solutions (ITS), nous avons fourni à nos agents et représentants dans d'autres pays un exemplaire de notre politique de lutte contre la corruption et leur avons demandé de convenir contractuellement de s'y conformer.

Bureau de la concurrence

En octobre 2019, le Tribunal de la concurrence a rendu sa décision, rejetant la requête déposée par le Commissaire de la concurrence à l'encontre de l'Administration de l'aéroport en vertu de la disposition sur l'abus de position dominante de la *Loi sur la concurrence*. Le tribunal a entendu l'affaire pendant plusieurs semaines en octobre et novembre 2018 et a conclu que la décision prise par l'Administration de l'aéroport en 2014 de limiter le nombre de traiteurs en activité à l'aéroport international de Vancouver par crainte que le marché des traiteurs ne puisse soutenir trois participants et que l'autorisation de l'entrée libre n'entraîne le retrait d'un ou de plusieurs titulaires de permis, ne constitue pas une pratique anticoncurrentielle. Par conséquent, le tribunal s'est prononcé en faveur de l'Administration de l'aéroport et lui a adjugé des frais de plus d'un million

de dollars.

Depuis le dépôt de la requête par le commissaire en 2016, l'Administration de l'aéroport a toujours soutenu qu'elle a agi et qu'elle continue d'agir en pleine conformité avec la *Loi sur la concurrence* et a vigoureusement défendu son droit de déterminer comment les services sont fournis à YVR pour le plus grand avantage global de ses parties prenantes. La prise de telles décisions réside au cœur du mandat unique, sans but lucratif et d'intérêt public de l'Administration de l'aéroport, qui consiste à exploiter un aéroport sécuritaire et efficace et à promouvoir le développement économique. Ce mandat est partagé par d'autres administrations aéroportuaires canadiennes; la requête du commissaire a été le premier cas du genre contre une administration aéroportuaire canadienne.

Cette affaire est importante pour le droit canadien de la concurrence pour plusieurs raisons, dont la moindre n'est pas qu'elle devrait rassurer les dirigeants d'entreprise que leurs décisions de bonne foi, si elles sont prises pour des raisons valables de concurrence et d'efficacité, seront examinées attentivement et que le Tribunal fera preuve de déférence à leur endroit.

Achats

Nous reconnaissons que les fournisseurs ont un rôle important à jouer dans le respect de notre engagement envers la durabilité. En 2019, l'Administration de l'aéroport a examiné 99 % des nouveaux fournisseurs en fonction des critères environnementaux, économiques et sociaux détaillés dans le code de conduite des fournisseurs, disponible à yvr.ca/fournisseurs.

Plus de 61 % de nos dépenses totales ont été engagées dans le Grand Vancouver, plus de 36 % dans le reste de la Colombie-Britannique et du Canada, et le reste aux États-Unis et à l'étranger.

Rapport sur les contrats à fournisseur unique de 2019

En général, l'acquisition de biens et de services par l'Administration de l'aéroport suit un processus concurrentiel. Des exceptions peuvent être faites dans les circonstances décrites ci-dessous.

Motifs* des exceptions :

1. les biens ou services sont de nature exclusive ou il n'y a qu'un seul fournisseur qualifié;
2. l'urgence d'un besoin en matière de sûreté, de sécurité ou d'exploitation critique l'exige;
3. en conformité avec un programme de normalisation des produits, des services ou de l'équipement;
4. lorsque le fournisseur a fourni des services connexes antérieurs de façon satisfaisante et a réalisé des économies;
5. l'Administration de l'aéroport a attribué au fournisseur un contrat pour un produit ou un service semblable à la suite d'un processus concurrentiel au cours des cinq dernières années.

Conformément à notre politique de transparence, nous publions la liste des biens et services coûtant plus de 141 546,39 \$ (100 000 \$ en dollars de l'année 2000), qui n'ont pas été attribués dans le cadre d'un processus concurrentiel en 2019. Les contrats ci-après totalisent 44 753 341 \$ en contrats à fournisseur unique, ce qui représente 5 % du total des biens et services achetés en 2019.



Nos activités

L'année 2019 a été une autre année incroyable. Nous avons accueilli un nombre record de 26,4 millions de passagers et avons mis des gens et des entreprises en contact avec des destinations partout dans le monde, grâce à nos partenaires aériens. En même temps, notre équipe a fourni un service à la clientèle exceptionnel et notre aéroport a continué d'offrir des avantages économiques directs à la région.



ÉCONOMIQUE

49

SUJETS IMPORTANTS :
**SERVICES AÉRIENS
ET CORRESPONDANCES**

64

SUJETS IMPORTANTS :
IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT

57

SUJETS IMPORTANTS :
SERVICE À LA CLIENTÈLE

71

UNITÉS D'AFFAIRES

Services aériens et correspondances



Chaque jour, YVR facilite le déplacement de milliers de passagers vers des destinations partout dans le monde. Nous favorisons la croissance du service aérien et du nombre de passagers grâce au travail d'équipe, à l'amélioration constante des aéroports et à une vision solide.

26,4
millions de passagers
en 2019—un nouveau
record

Dans cette section



Correspondances entre les compagnies aériennes

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI A01



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Associations du secteur



YVR est un aéroport international majeur qui offre des liens essentiels et stratégiques aux marchés du monde entier. Pour réaliser notre vision d'être une plaque tournante durable de calibre mondial, l'Administration de l'aéroport reconnaît l'importance de soutenir une approche stratégique de l'offre de services aériens et d'accroître le trafic de correspondance, car cela nous permet de viser une croissance durable. Nous bénéficions d'une solide relation avec les principales compagnies aériennes, notamment Air Canada, qui fonde sa plaque tournante transpacifique à l'aéroport international de Vancouver. De plus, l'accent que nous mettons sur les correspondances aériennes oriente le plan d'immobilisations et les investissements quant à l'innovation des procédés et à l'expansion des aéro-gares.

Notre approche



Les correspondances aériennes ont une incidence considérable sur l'aéroport, y compris sur ses partenaires et ses passagers. La croissance exige des améliorations constantes, qui non seulement modifient le parcours des passagers, mais aussi notre mode de fonctionnement. Bien que nous fournissions les installations, les compagnies aériennes offrent le transport approprié et les passagers orientent nos décisions.

Notre approche à l'égard des correspondances aériennes est axée sur la création d'une plaque tournante efficace et attrayante pour tous. Cette

approche nous permet non seulement de garder une longueur d'avance sur la concurrence, mais aussi de fournir les installations nécessaires pour attirer et conserver le précieux trafic de correspondance, une source essentielle de croissance et de rentabilité des liaisons.

Dans le plan stratégique, nous décrivons un éventail d'initiatives visant à améliorer la rapidité et la facilité d'accès à la plaque tournante. Notre programme de tarifs ConnectYVR, lancé en 2016, encourage les compagnies aériennes qui offrent certains des tarifs aéronautiques les plus bas en Amérique du Nord.

Notre bureau de l'Asie, situé à Hong Kong, renforce les partenariats avec les compagnies aériennes dans plusieurs marchés majeurs. Nous travaillons également avec nos partenaires pour mener des changements de politique qui favorisent la croissance, améliorent l'expérience aéroportuaire grâce à des programmes novateurs et correspondent à nos intérêts.

Services aériens et correspondances : résultats de 2019

Tous les marchés ont enregistré une croissance en 2019, l'Asie-Pacifique arrivant en tête avec une croissance de 2,7 %.

26 379 870

Passagers

Croissance de +1,8 %

Volume intérieur :

12 681 312

de passagers

Croissance de

+1,9 %

Asie-Pacifique :

4 586 934

de passagers

Croissance de

+2,7 %

Amérique Latine :

939 082

de passagers

Croissance de

+0,1 %

Voyageurs transfrontaliers (É.-U.) :

6 411 69

de passagers

Croissance de

+1,3 %

Europe :

1 815 661

de passagers

Croissance de

+0,4 %

Nombre total de passagers à l'arrivée et en partance

Passagers	Vols intérieurs	Vols internationaux	Total
Passagers à l'arrivée	6 337 287	6 881 702	13 218 989
Passagers en partance	6 344 025	6 816 856	13 160 881
Total des passagers	12 681 312	13 698 558	26 379 870

Services aériens



Aeroméxico



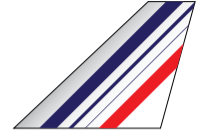
Air Canada /
Air Canada
Express



Air Canada
Rouge



Air China



Air France



Air
New Zealand



Air North



Air Transat



Alaska
Airlines



All Nippon
Airways



American
Airlines



Beijing Capital
Airlines



British
Airways



Cathay Pacific
Airways



Central
Mountain Air



China
Airlines



China Eastern
Airlines



China Southern
Airlines



Condor



Corilair



Delta Air Lines /
Skywest/Delta
Connector



Edelweiss Air



Eva Air



Flair Air



Gulf Island
Seaplanes



Hainan Airlines



Harbour Air



Helijet
Airways



Hong Kong
Airlines



Horizon Air



Icelandair



Interjet



Japan Airlines



KLM Air



KD Royal Dutch
Airlines

Services aériens (suite)



Korean Air

Lufthansa
AirlinesPacific Coastal
AirlinesPhilippine
AirlinesQantas
Airways

Salt Spring Air

Seair
SeaplanesSichuan
AirlinesSunwing
AirlinesUnited Airlines /
Skywest/United
ExpressWestjet Airlines/
Westjet EncoreXiamen
Airlines

COMPAGNIES AÉRIENNES DE FRET DESSERVANT YVR



Cargojet



DHL Express

Federal
Express

Purolator Couriers



UPS

Merci

L'Administration de l'aéroport de Vancouver remercie les partenaires de YVR pour une autre année formidable. Nous avons pour mission de relier fièrement la Colombie-Britannique au reste du monde, et nous ne pourrions pas y arriver sans votre soutien continu.

Nouvelles liaisons et nouveaux services



Air Canada



Air Transat



Hainan Airlines



Sichuan Airlines



WestJet Airlines



En 2019, nous avons continué d'étendre nos correspondances à des destinations partout dans le monde. Air Canada a lancé un nouveau service vers Auckland. Hainan Airlines et Sichuan Airlines ont lancé un nouveau service direct vers Shenzhen et Chengdu, respectivement. Air Transat a lancé un nouveau service vers Fort Lauderdale et Liberia, au Costa Rica, et Westjet a lancé un nouveau service intérieur vers Cranbrook.

Aéroport sud

469 512

passagers de l'aérogare sud et de l'aérogare pour hydravions

32 924

mouvements d'hydravions sur le fleuve

95 %

de satisfaction de la clientèle—Aérogare sud

L'aéroport sud offre un reflet unique de notre histoire et de notre province. Situé à l'emplacement de l'aéroport d'origine, il relie les passagers et les communautés de la Colombie-Britannique à divers endroits, qui témoignent de la diversité de notre économie et de notre population. Il comprend l'aérogare sud, l'installation publique pour hydravions sur le fleuve Fraser, et il offre un centre d'aviation pour les services aériens régionaux et côtiers, les services d'hélicoptère, les vols nolisés, les camps de pêche sportive et les installations aérospatiales.

En 2019, l'aéroport sud a continué de relier les passagers et les communautés de la Colombie-Britannique au monde entier, avec des exploitants d'hydravions comme Harbour Air et Seair Seaplanes,

ainsi qu'avec des transporteurs régionaux comme Pacific Coastal Airlines et Central Mountain Air. Au total, 469 512 passagers ont utilisé l'aérogare sud et les aérogares d'hydravions, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 2018. De ce nombre, 134 199 étaient des passagers d'hydravions.

Nous avons continué d'améliorer l'aéroport sud en 2019. Notre équipe a commencé à travailler sur un nouveau quai pour hydravions, qui, une fois terminé, améliorera davantage la sécurité et la fiabilité de nos activités. De plus, nous avons commencé à examiner comment nous pouvons améliorer le transport terrestre jusqu'à l'aérogare sud et nous continuerons d'explorer les options en 2020 et au-delà.



HARBOUR AIR SEAPLANES

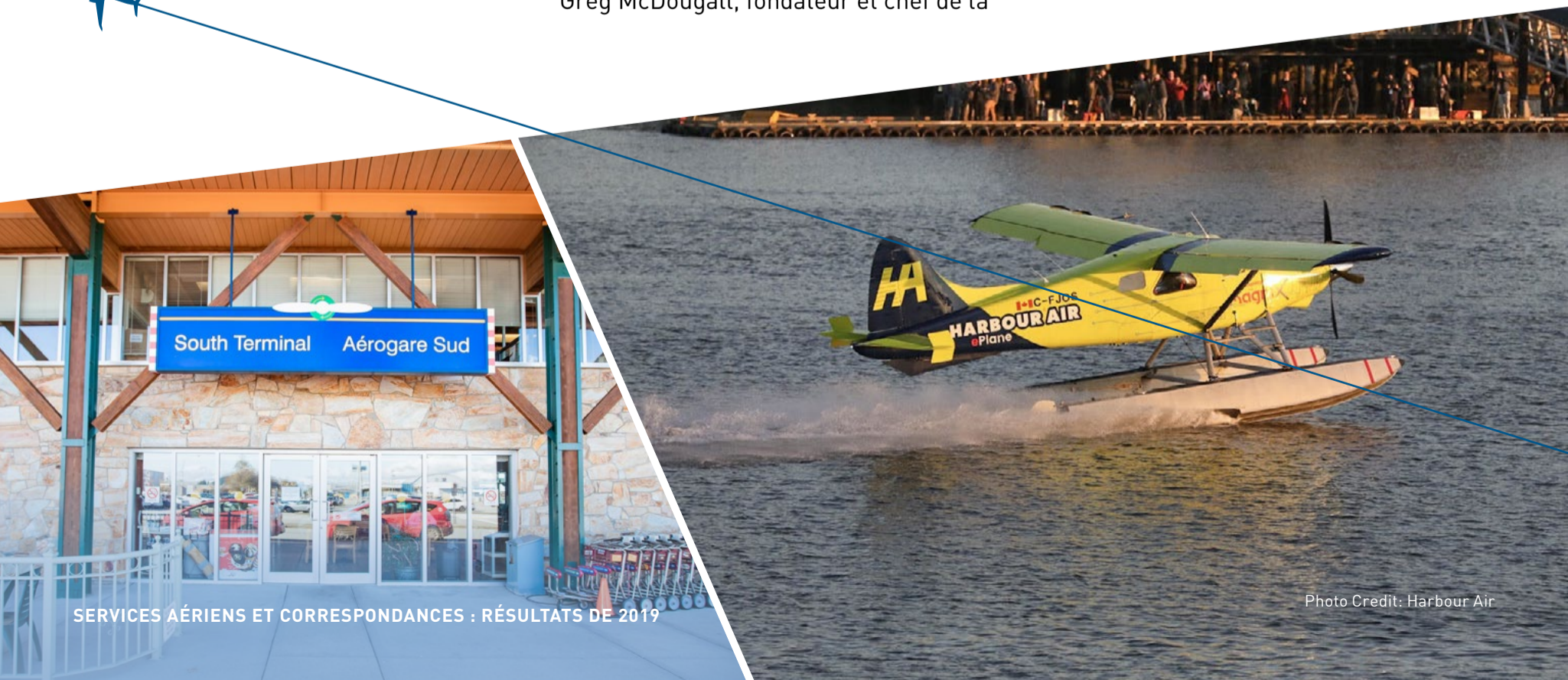
magniX



Harbour Air et magniX ont écrit une page d'histoire à yvr

Harbour Air et magniX ont marqué l'histoire le 10 décembre 2019 grâce à la réussite du vol d'essai du premier avion commercial entièrement électrique au monde à partir de l'aérogare sud de YVR. Greg McDougall, fondateur et chef de la

direction de Harbour Air, a volé à bord de l'hydravion DHC-2 de Havilland Beaver modernisé pendant quelques minutes. Le vol d'essai a été une étape importante pour nos partenaires de Harbour Air, et l'équipe de YVR a été ravie d'être témoin de l'avenir de l'aviation ici même à YVR.



Améliorer les correspondances

Entre les vols internationaux et les vols intérieurs

Nous avons fait de grands progrès en 2019 avec le processus de transfert international-intérieur de YVR, une procédure qui permet aux passagers de certaines destinations internationales de prendre des vols intérieurs sans récupérer leurs bagages.

Nous avons poursuivi les discussions sur le programme d'expansion avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et nos partenaires aériens actuels, WestJet et Air Canada. Cette année, nous avons élargi l'admissibilité au programme, qui comprend les vols

en provenance des États-Unis, de l'Union européenne, du Royaume-Uni, de l'Australie et du Japon, afin d'inclure tous les vols de Westjet en provenance du Mexique, et nous avons également ajouté trois nouveaux transporteurs partenaires au programme : Air France, KLM—Royal Dutch Airlines et Delta Air Lines. De plus, la construction de la structure permanente du transfert international-intérieur s'est poursuivie.

Nous apprécions sincèrement le soutien de l'ASFC, de WestJet et d'Air Canada, alors que nous travaillons ensemble à améliorer le processus de correspondance à YVR.

Correspondance vers les États-Unis

À la suite du renouvellement et de la mise à jour de l'accord canado-américain relatif au précontrôle, qui est entré en vigueur en août 2019, YVR est en train d'apporter des changements aux installations afin d'améliorer les correspondances de bout en bout, ce qui comprend des mises à niveau pour appuyer l'introduction éventuelle du traitement biométrique. De plus, nous avons récemment ajouté une troisième voie de contrôle de sécurité ACSTA Plus à notre point de contrôle des correspondances vers les États-Unis afin de mieux soutenir les voyageurs en transit pendant les périodes de pointe.

Service à la clientèle



Notre équipe s'efforce d'offrir une excellente expérience aéroportuaire aux passagers, aux partenaires et aux communautés. Nous cherchons constamment à améliorer l'aéroport, et nos efforts vont de l'assurance que les passagers ont tout ce dont ils ont besoin pour circuler dans les aéroports, à la collaboration avec les partenaires pour améliorer l'accessibilité, et bien plus encore.

91 %
taux record
de satisfaction
de la clientèle

Dans cette section



Transport aérien accessible, protection de la vie privée des clients, qualité du service à la clientèle, lutte contre la discrimination envers les passagers.



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 418-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



En tant qu'organisme communautaire, l'Administration de l'aéroport de Vancouver se trouve dans une position unique : nous réinvestissons constamment notre succès dans l'aéroport, créant ainsi un environnement qui répond aux besoins de nos nombreuses parties prenantes. Et le service à la clientèle réside au cœur de notre succès. C'est ce qui nous distingue en tant qu'aéroport, actif communautaire et chef de file.

Notre approche



Chaque année, YVR accueille des millions de passagers qui interagissent avec un éventail de parties prenantes, y compris les employés de l'Administration de l'aéroport de Vancouver et nos nombreux partenaires. Nous adoptons une approche à plusieurs volets en matière de service à la clientèle qui commence par une orientation stratégique visant à placer le service à la clientèle sous l'un de nos principaux objectifs organisationnels et stratégiques, soit créer une expérience client exceptionnelle. À l'avenir, notre approche sera élargie et réorientée afin de relever les nouveaux défis découlant de la COVID-19.

Nous nous efforçons de créer une culture exceptionnelle de service pour tous les passagers. Nous offrons de la formation aux employés de l'Administration de l'aéroport et aux partenaires commerciaux de Sea Island, nous faisons l'objet de vérifications exhaustives des aéroports et nous nous associons à des organisations clés, comme la Fondation Rick Hansen, afin d'améliorer l'aéroport pour chacun. Nous sollicitons aussi des commentaires sur la façon dont l'aéroport peut s'améliorer, par l'entremise de l'équipe de service à la clientèle, du site Web, des médias sociaux et des sondages.

Qualité du service à la clientèle

Il est essentiel d'améliorer l'expérience des passagers pour bâtir une plaque tournante prospère et diversifiée, parce qu'elle influe sur notre réputation et les choix des clients. Le service à la clientèle est visible à tous les points de l'itinéraire des passagers, qu'il s'agisse des interactions avec les employés ou les bénévoles sympathiques, ou de la conception appropriée des aéroports.

Pour veiller à ce que les passagers reçoivent un service exceptionnel, nous avons adopté une approche globale qui comprend des améliorations aux aéroports, des programmes de reconnaissance des employés et des processus nouveaux et améliorés pour les passagers. Nous mesurons constamment le succès par des sondages sur la satisfaction, des vérifications, des clients mystères et des rencontres avec les partenaires.

Transport aérien accessible

Notre approche en matière d'accessibilité repose sur la conviction que l'aéroport international de Vancouver a la responsabilité de rendre les voyages accessibles à tous. Nous interagissons

avec un éventail diversifié de passagers, et nos actions ont une grande incidence sur leur expérience de voyage.

Nous considérons l'accès universel comme un élément essentiel de l'expérience client. Nous nous efforçons d'offrir un environnement accueillant qui permet un accès significatif. Nous sommes déterminés à respecter et, dans la mesure du possible, à dépasser les exigences et notre équipe travaille sans relâche pour faire en sorte que les personnes aux capacités diverses vivent une excellente expérience aéroportuaire. Notre stratégie comprend le respect de tous les règlements applicables au titre du Code national du bâtiment du Canada, de l'Association canadienne de normalisation—Conception accessible pour l'environnement bâti, des normes et des codes de l'Office des transports du Canada, de la *Loi sur les transports au Canada*, du Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience et de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*. Nous nous efforçons de surpasser les exigences du code, dans la mesure du possible.

Nous avons établi des lignes directrices en matière d'accès universel pour toutes les rénovations et les nouvelles constructions. Qui plus est, nous menons une vaste gamme d'activités et de programmes dans le cadre du plan d'accès universel, notamment en travaillant en étroite collaboration avec des partenaires à l'aéroport et dans la communauté, en effectuant des mises à niveau des aérogares, en décrivant l'accessibilité dans les baux des locataires et en offrant de la formation sur l'accessibilité aux employés et aux entrepreneurs. Nous offrons également des programmes de visites guidées populaires pour aider les particuliers et les familles à se préparer aux exigences en matière de transport aérien et nous ajoutons constamment de nouvelles caractéristiques et de nouveaux services.

Protection de la vie privée des clients

L'Administration de l'aéroport de Vancouver est assujettie à la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*. Les questions relatives à la protection de la vie privée sont supervisées par notre vice-présidente, Affaires juridiques, et chef de la gouvernance, en sa qualité de chef de la protection de la vie privée, ainsi que par un comité de protection de la vie privée composé de la responsable de la protection de la vie privée, de la vice-présidente, Personnel et durabilité, de la vice-présidente, Exploitation et entretien, et de la vice-présidente, Technologie de l'information et directrice générale des activités numériques.

Nous prenons la collecte de renseignements très au sérieux. Notre élément fondamental, la TI et le numérique, est un élément essentiel à l'appui du plan stratégique. Il guide nos objectifs d'établir une base de technologie stable et résiliente et de

protéger l'environnement grâce à un système de cybersécurité à plusieurs niveaux. Notre organisme est assujetti à plusieurs politiques—protection des renseignements personnels, signalement des atteintes à la vie privée, utilisation de la technologie—qui orientent une gamme de mesures et font partie du programme de gestion de la vie privée.

Reconnaissant que la protection de la vie privée et la sécurité vont de pair, nous avons une équipe interservices de cybersécurité et de protection de la vie privée. En cas d'atteinte, nous faisons appel à l'équipe pour la contenir, évaluer les risques et atténuer la situation. Sous la direction de cette équipe, nous mettons régulièrement nos politiques à jour, offrons une formation de service personnalisée et communiquons les changements apportés à notre approche par de multiples canaux. Un lien vers notre politique de protection des renseignements personnels est disponible sur notre site Web : www.yvr.ca/fr/privacy et nous traitons toutes les plaintes par l'entremise de notre chef de la protection de la vie privée.

Lutte contre la discrimination envers les passagers et les employés

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'efforce d'offrir à tous une excellente expérience aéroportuaire sans discrimination, ce qui est essentiel à notre succès et à notre réputation. Nous traitons les passagers avec honnêteté et intégrité et travaillons avec nos partenaires commerciaux pour nous assurer qu'ils reçoivent un service juste et éthique. Nous respectons notre norme de conduite à l'égard des obligations énoncées dans la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et élevons nos normes au moyen de nos lignes directrices d'entreprise, qui se trouvent dans la politique sociale et le code de déontologie.

YVR appuie la dualité linguistique du Canada, pierre angulaire du riche patrimoine et de la diversité de notre pays. Nous disposons de bases solides pour communiquer en français et en anglais avec le public voyageur. En nous appuyant sur ces bases solides, nous continuons d'étendre notre programme des langues officielles.

Nous prenons diverses mesures pour atteindre l'objectif d'élimination totale de la discrimination. Mentionnons notamment le respect intégral des lois en français et en anglais, un service téléphonique d'interprétation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, qui offre des services dans plus de 240 langues aux passagers, aux concessionnaires et aux compagnies aériennes—y compris l'introduction en 2019 de notre plus récent service de traduction par appel vidéo qui comprend l'interprétation gestuelle ainsi que des services d'interprétation en 40 langues par vidéoconférence. Nous offrons de la formation à nos employés et à nos fournisseurs de services à la clientèle, des pictogrammes et des options linguistiques dans l'affichage (français, anglais et chinois simplifié), des programmes de sensibilisation culturelle et des panneaux de toilettes inclusifs. Nous effectuons une enquête sur la langue tous les deux ou trois ans pour nous assurer de répondre aux besoins linguistiques particuliers des passagers. Les résultats de cette enquête nous aident à apporter des améliorations, comme l'inclusion du chinois simplifié dans l'aéroport.

Nous nous efforçons d'être aussi inclusifs que possible, en offrant régulièrement de la formation sur les préjugés inconscients et les codes culturels au personnel et à nos bénévoles en veste verte.

Service à la clientèle :

Résultats de 2019



L'année 2019 a été la plus occupée de notre histoire. Nous avons accueilli un nombre record de passagers, et ce, tout en maintenant un niveau élevé de service à la clientèle. YVR a reçu le prix du meilleur aéroport en Amérique du Nord aux Skytrax World Airport Awards—pour une période sans précédent de dix années consécutives—et a obtenu un taux record de satisfaction de la clientèle, soit 91 %.

91 %

**taux de satisfaction
de la clientèle**

1 071 651

**enquêtes sur la
clientèle traitées
en 2019**

Notre taux de satisfaction de la clientèle est fondé sur un sondage annuel qui nous aide à surveiller la satisfaction des passagers, à formuler des initiatives futures et à évaluer l'incidence des améliorations apportées aux immobilisations. En 2019, nous avons obtenu une note de 4,3 sur 5, avec 91 % des répondants « très satisfaits » ou « satisfaits » de nos services et installations. Nous sommes très heureux de ce résultat, car nous avons entrepris en 2019 notre plus important programme annuel de travaux d'immobilisations. Ce taux de satisfaction s'est maintenu à

90 % ou plus depuis 10 ans, et c'est grâce à la grande équipe de plus de 26 500 personnes qui travaillent sur Sea Island.

Nous avons répondu à 1 071 651 demandes de renseignements aux comptoirs d'information, soit une augmentation de 15 % par rapport à 2018. Nous avons répondu à 29 111 interactions par nos voies de communication 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, soit une hausse de 11 % par rapport à 2018. Mentionnons entre autres 974 réponses par Twitter, 6 425 par courriel et 20 643 par téléphone.



Qualité du service à la clientèle



Bénévoles en veste verte

Depuis maintenant 30 ans, les bénévoles en veste verte de YVR aident les voyageurs et les visiteurs. Ils sont situés dans l'ensemble de l'aérogare et se font toujours un plaisir de répondre aux questions et de s'assurer que tout se déroule bien pour chacun. Cette équipe amicale de 427 bénévoles actifs a offert 81 266 heures de service en 2019. Outre les services offerts, les bénévoles ont accumulé plus de 2 700 heures de formation.

Tous nos bénévoles ont suivi une formation annuelle sur les urgences et les évacuations. Les bénévoles ont acquis des compétences particulières comme l'utilisation de communications claires, la prise de décisions appropriées et immédiates et la compréhension des méthodes d'évacuation de YVR.

Les étoiles de YVR

Le programme des étoiles de YVR invite les voyageurs, les visiteurs et les employés à proposer la candidature d'un employé ou d'un bénévole sur Sea Island qui a fourni un service à la clientèle exceptionnel. En plus de promouvoir un excellent service, le programme incite la communauté de YVR à être fière de son travail. En 2019, le programme a reçu 517 candidatures, représentant 56 entreprises sur Sea Island. Nous avons organisé notre cinquième événement de célébration annuel en janvier 2020 pour le programme des étoiles de YVR, accueillant les gagnants qui ont fait preuve de qualités exceptionnelles en sûreté et sécurité, ainsi que pour l'esprit d'équipe, l'attention et la compassion et le service à la clientèle global.



Qualité du service à la clientèle



Améliorations des aéroports

En 2019, nous avons apporté diverses améliorations aux aéroports. Nous avons installé notre toute première cabine d'allaitement, Mamava, pour offrir un endroit confortable aux passagères qui ont besoin d'un espace privé pour tirer du lait ou allaiter leur bébé. Nous avons établi un partenariat avec Aira, une application mobile qui relie les personnes aveugles ou malvoyantes à des agents formés qui aident l'utilisateur à naviguer dans son environnement.

Nous avons converti plusieurs compagnies aériennes de notre secteur transfrontalier (É.-U.) en un environnement d'enregistrement libre-service, ce qui simplifie les processus d'enregistrement des passagers et les rend plus efficaces. Nous avons également ouvert plus de salles d'attente pour les voyageurs qui empruntent les autobus, tout en respectant notre engagement de continuer d'offrir une expérience client exceptionnelle.

Afin d'améliorer l'accès à l'information, nous avons lancé un nouveau kiosque d'information numérique dans l'aire des départs transfrontaliers. Nous avons intégré des messages numériques à nos panneaux indicateurs aux portes extérieures et nous avons mis en place un kiosque d'aide à l'intention des clients qui arrivent par la rue à la zone des départs vers les États-Unis.

Heures prolongées des concessions

Afin de faire de YVR une expérience mémorable et de toujours fournir un excellent service à tous les passagers, nous avons prolongé les heures d'ouverture de tous les comptoirs de vente d'aliments et de boissons, boutiques et partenaires de services à compter du 1^{er} juin.



Accessibilité

En 2019, nous avons mis à jour notre cadre triennal de planification de l'accès universel et mené à terme la première année de notre plan. Notre équipe s'est préparée au nouveau Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées, en effectuant des examens approfondis de nos services, en modernisant plusieurs bornes d'enregistrement, améliorant les panneaux des toilettes et en ajoutant de nouveaux outils de communication.

Sensibilisation à l'accessibilité et visites

Nous avons continué de travailler en partenariat avec le Wavefront Centre for Communication Accessibility (autrefois le Western Institute for the Deaf and Hard of Hearing) pour mettre en œuvre les changements découlant de sa vérification des aéroports de 2017. Nous avons accueilli des participants du Canucks Autism Network (CAN) à YVR dans le cadre d'expériences d'observation au poste de travail et près de 200 participants à la tournée sur l'accessibilité pour les personnes atteintes d'autisme. Nos visites populaires auprès de Spinal Cord Injury BC et l'Institut national canadien pour les aveugles se sont poursuivies en 2019. En partenariat avec la Pacific Assistance Dogs Society et BC Guide Dogs, nous avons également lancé une tournée de familiarisation pour les chiens d'assistance en formation.

Gestion de la vie privée

En raison des mesures prises pour réduire les répercussions de l'hameçonnage et d'autres campagnes semblables, l'Administration de l'aéroport n'a connu aucun incident lié à la cybersécurité portant atteinte à la vie privée en 2019. Tout au long de 2019, nous avons continué de miser sur notre programme de gestion de la vie privée. Les activités étaient les suivantes :

- Poursuivre la mise sur pied de l'équipe interservices pour examiner les projets en cours, les préoccupations et d'autres sujets liés à la protection de la vie privée et à la cybersécurité au-delà des atteintes à la vie privée, notamment le règlement général sur la protection des données de l'UE, les données biométriques et d'autres solutions novatrices.

- Mettre à jour la politique de signalement des atteintes à la vie privée et une politique d'intervention aux atteintes à la vie privée.
- Appliquer une approche de cartographie des données pour répondre de façon proactive aux questions sur les données personnelles que nous sommes chargés de protéger.
- S'assurer que tous les employés ont suivi les modules de formation obligatoires sur la protection de la vie privée et la cybersensibilisation et veiller à ce que les services reçoivent une formation personnalisée au besoin.





Impact économique direct

YVR joue un rôle important dans l'économie, puisqu'elle crée des emplois et stimule l'activité commerciale. Le succès de l'aéroport s'appuie sur le modèle d'affaires unique de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, qui comprend une approche prudente de la dette, diverses sources de revenus et un solide système de gestion des risques. Notre approche à l'égard des risques porte également sur les changements climatiques.

26 500
emplois sur Sea Island
à l'appui des activités
de YVR

Dans cette section



Impact économique direct, adaptation aux changements climatiques



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 201-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Compagnies aériennes



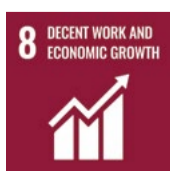
Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



Communautés locales



L'impact économique direct est crucial, parce qu'elles reflètent notre réussite en tant qu'entreprise. Conformément à son modèle de gouvernance sans but lucratif, l'Administration de l'aéroport réinvestit tous ses profits dans l'aéroport et la région. Cette approche a permis de renforcer notre position financière et de soutenir un large éventail de retombées économiques dans la région.

Notre approche



L'impact économique direct de l'Aéroport international de Vancouver a une vaste portée : il soutient les emplois de plus de 26 500 personnes sur Sea Island et un large éventail d'entreprises par l'achat de biens et de services. Nous cherchons à assurer la solidité financière et la croissance des revenus, deux éléments essentiels à l'appui du plan stratégique, grâce à trois sources : les revenus provenant du secteur aéronautique, qui comprennent les redevances d'atterrissage et les frais d'aérogare; les revenus ne provenant pas du secteur aéronautique tirés des concessions, du stationnement, des kiosques, des

aérogares et des loyers fonciers; et des droits d'amélioration des installations aéroportuaires, consacrés au soutien des projets d'immobilisations. Nous considérons les retombées économiques comme un résultat positif du modèle de gouvernance de l'Administration aéroportuaire, qui met l'accent sur la croissance stratégique et durable.

Nous prônons la stabilité financière, ce qui se reflète dans notre cote de crédit élevée et notre approche prudente en matière de financement par emprunt. Nous nous sommes également engagés à fournir des avantages sociaux et

économiques à la région, et nous le faisons en cherchant de nouvelles sources de revenus : du développement de nouvelles technologies pour aller sur le marché à la mise en œuvre de pratiques commerciales novatrices, comme on l'a vu avec notre propriété partagée du centre de magasins de marques McArthurGlen. En même temps, nous générons d'importantes retombées économiques grâce à la croissance de l'aéroport et de ses services aériens.



Changement climatique

Le changement climatique présente des risques et des possibilités en ce qui a trait au rendement économique de l'aéroport international de Vancouver. Du point de vue des possibilités, nous menons une gamme d'activités qui nous aident à nous préparer aux changements climatiques et à nous y adapter et qui réduisent également notre incidence sur ce phénomène. Par exemple, nous sommes en faveur d'une logistique de chaîne d'approvisionnement plus efficace et plus respectueuse de l'environnement, de la mise au point de formes d'énergie durables pour les aérogares et du soutien de modes de transport efficaces.

Nous convenons que le changement climatique peut avoir diverses répercussions et nous reconnaissons notre responsabilité de gérer ces risques de façon durable. Étant situé sur Sea Island, entouré de l'océan Pacifique et du

fleuve Fraser, l'aéroport est vulnérable à la montée du niveau de la mer, aux régimes climatiques en transformation et aux dangers naturels. Ces facteurs pourraient avoir des répercussions financières sur l'ensemble de Sea Island, y compris sur nos employés, nos partenaires commerciaux et les communautés environnantes.

Afin de bien gérer les risques liés au climat, le groupe de travail interservices sur l'adaptation aux changements climatiques de l'Administration de l'aéroport a préparé un rapport sur les risques et la résilience liés au climat. Le rapport porte sur la continuité des activités, en mettant l'accent sur la détermination et la surveillance des risques potentiels liés au climat. Le travail du groupe concerne principalement une matrice des changements climatiques qui répertorie 28 risques liés au climat, détaille la nature des risques et les méthodes

utilisées pour les gérer, ainsi que leur incidence potentielle.

En plus de cerner et de surveiller les risques liés au climat, l'Administration de l'aéroport a pris des mesures proactives au cours des dernières années pour atténuer l'incidence des changements climatiques. Par exemple, nous participons à une initiative multipartite visant à élaborer une stratégie coordonnée de gestion des inondations pour le cours inférieur du Fraser. Nous avons adopté un plan pluriannuel visant à monter nos digues à une élévation de 4,7 mètres en fonction de l'élévation prévue du niveau de la mer d'un mètre d'ici 100 ans. Au moment de la publication du présent rapport, l'Administration de l'aéroport dispose de 15 kilomètres de digues : 4,5 kilomètres à 4,7 mètres d'altitude et 10,5 kilomètres à 4 mètres.



Impact économique direct : résultats de 2019

6,6

millions de dollar —
augmentation globale des revenus

Faits saillants financiers et opérationnels (2010–2019)

Année	Revenus (en millions)	Dépenses d'exploitation (en millions)	Bail foncier (en millions)	Bénéfice d'exploitation (en millions)	Actif net (en millions)	Dépenses en immobilisations pendant l'année (en millions)	Passagers (en millions)	Décollages et atterrissages (en milliers)	Fret traité (en milliers de tonnes)
2019	571,8	434,5	60,3	75,6	1 841,0	610,6	26,4	290	302,6
2018	565,1	408,5	59,5	101,7	1 765,4	351,1	25,9	296	338,6
2017	530,6	388,5	55,3	88,6	1 668,7	167,9	24,2	289	312,9
2016	490,5	360,1	50,6	85,1	1 578,0	160,2	22,3	280	282,8
2015	485,5	346,9	49,3	131,5	1 495,8	205,0	20,3	279	271,8
2014	465,6	325,1	46,6	105,6	1 360,7	277,6	19,4	273	256,9
2013	434,2	291,9	42,3	58,0	1 256,5	186,0	18,0	263	228,3
2012	403,9	280,7	39,1	82,5	1 181,6	106,0	17,6	261	227,9
2011	369,4	276,1	34,8	69,3	1 098,2	59,9	17,0	258	223,9
2010	368,8	281,4	33,2	63,7	1 037,9	71,2	16,8	255	228,4

Selon les états financiers consolidés vérifiés.



**COTE DE
CRÉDIT**

**deuxième cote la plus
élevée pour un aéroport
dans le monde**

Finances

La durabilité exige une bonne santé financière, ce qui constitue l'une des responsabilités fondamentales de l'Administration de l'aéroport. La qualité de notre planification financière se reflète dans notre cote de crédit constamment élevée, qui figure parmi les meilleures au monde. Standard & Poor's et Dominion Bond Rating Service ont tous deux confirmé les cotes attribuées à l'Administration de l'aéroport à AA et AA (faible), respectivement, en 2019. Notre cote de crédit AA arrive deuxième dans le monde, après Hong Kong.

Examen financier

L'Administration de l'aéroport tire ses revenus de trois sources principales.

- **Revenus provenant du secteur aéronautique**

L'Administration de l'aéroport perçoit des redevances d'atterrissage et des frais d'aérogare pour recouvrer une partie des coûts d'exploitation et d'immobilisations liés aux activités des compagnies aériennes. Ces revenus se sont élevés à 146,3 millions de dollars en 2019, soit une augmentation de 3,1 millions de dollars par rapport à 143,2 millions de dollars en 2018. En 2016, l'Administration de l'aéroport a lancé ConnectYVR, un programme quinquennal novateur qui maintient les droits aéronautiques au même niveau, garde les coûts d'exploitation les moins élevés possible et encourage un plus grand nombre de vols à partir de YVR. ConnectYVR favorise la croissance et l'efficacité, en offrant des frais globaux plus bas aux transporteurs qui utilisent les portes d'embarquement plus efficacement pour permettre à l'Administration de l'aéroport d'optimiser l'infrastructure de ses aérogares. Nous sommes en mesure de maintenir nos revenus aéronautiques à un bas niveau en ayant un solide programme de revenus non aéronautiques, comme il est indiqué ci-dessous.

- **Revenus ne provenant pas du secteur aéronautique**

Il s'agit des revenus provenant de concessions, comme les boutiques hors taxes, les frais des installations de location de voitures et la publicité, ainsi que le stationnement des voitures, les kiosques et les loyers des aérogares et des terrains. Les revenus provenant de ces sources ont atteint 254,5 millions de dollars en 2019, soit une augmentation de 4,7 millions de dollars par rapport à 249,8 millions de dollars en 2018, principalement en raison de l'augmentation des contributions, des revenus des concessions, des loyers et des stationnements, partiellement compensée par une diminution des revenus des kiosques.

- **Droits d'amélioration des installations aéroportuaires**

Tous les bénéfices d'exploitation de l'Administration de l'aéroport par rapport aux dépenses sont réinvestis dans l'infrastructure. Toutefois, les revenus tirés des sources aéronautiques et non aéronautiques ne suffisent pas à couvrir les projets d'immobilisations requis. Pour aider à financer les projets d'immobilisations, l'Administration de l'aéroport perçoit des droits d'amélioration des installations aéroportuaires. Les revenus totaux des droits d'amélioration des installations aéroportuaires en 2019 s'élevaient à 171,0 millions de dollars, soit une diminution de 1,1 million de dollars par rapport à 172,1 millions de dollars en 2018, partiellement compensée par la croissance de 1,7 % du flux de passagers par rapport à 2018. En 2019, les droits d'amélioration des installations aéroportuaires de YVR demeurent parmi les plus bas des principaux aéroports au Canada et permettent d'offrir des tarifs parmi les plus bas pour les déplacements en Colombie-Britannique et au Yukon.

Près de la moitié des revenus de YVR proviennent de sources non aéronautiques. Mentionnons notamment la vente de nos bornes BORDERXPRESS^{MC} primées, le stationnement et les loyers. Nous réinvestissons ces revenus dans l'aéroport, ce qui permet de maintenir des coûts à un bas niveau pour nos partenaires aériens et nos passagers.

Les revenus provenant du secteur aéronautique et ceux qui n'en proviennent pas servent à couvrir les coûts d'exploitation de l'aéroport, qui comprennent les salaires, traitements et avantages sociaux, le matériel, les fournitures et les services, les paiements versés en remplacement d'impôts et les assurances. Nos coûts d'exploitation sont le reflet des services et des processus nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, comme la sécurité, le nettoyage et l'entretien, le service à la clientèle, l'entretien de l'infrastructure aéroportuaire et les coûts liés au soutien de notre stratégie de plaque tournante, comme le transfert international-intérieur et les opérations d'escaliers d'embarquement mobiles dont il est question aux **pages 56 et 79**, respectivement. En 2019, ces coûts sont passés à 243,7 millions de dollars, soit une augmentation de 20,1 millions de dollars par rapport à 2018. Ces augmentations sont principalement attribuables aux coûts des matériaux, des fournitures et des services pour de qui est des coûts d'exploitation engagés pendant la construction, l'informatique en nuage, les activités de déneigement, le nouveau service de voiturier jetSet, le service à la clientèle, les conseils en gestion, le tri des bagages, les services de navette, les services de sécurité, les réparations et l'entretien de la sécurité et des aérogares, qui sont partiellement compensés par une diminution des coûts des services juridiques. Les coûts des salaires, traitements et avantages sociaux ont augmenté en 2019 en

fonction des augmentations salariales négociées conformément à la convention collective et de la croissance du nombre d'employés.

L'Administration de l'aéroport utilise également une partie de ses revenus pour payer un loyer au gouvernement fédéral dans le cadre du bail foncier, qui s'élevait à 60,3 millions de dollars en 2019, soit une augmentation de 0,8 millions de dollars par rapport à 2018. L'augmentation du loyer découle de l'augmentation des revenus de l'Administration de l'aéroport sur lesquels repose le coût du loyer.

L'Administration de l'aéroport a versé 16,7 millions de dollars à la Ville de Richmond, et un faible montant à la Ville de Vancouver, pour des paiements versés en remplacement d'impôts. En avril 2019, l'Administration de l'aéroport a versé 5,6 millions de dollars à la bande indienne Musqueam, c'est à dire 1 % des revenus de 2018 de l'Administration de l'aéroport, dans le cadre de l'Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam de 30 ans.

L'encaisse totale nécessaire pour payer les projets d'immobilisations peut dépasser le montant disponible après le paiement des coûts d'exploitation, des frais de location de terrain et des intérêts. Dans ces situations, le financement par emprunt est nécessaire. L'Administration de l'aéroport adopte une approche prudente à l'égard des niveaux d'endettement et s'efforce d'atteindre un équilibre raisonnable entre la dette et les sources de revenus. En octobre 2019,

l'administration aéroportuaire a financé une nouvelle débenture de 300 millions de dollars. L'Administration de l'aéroport disposait d'un encours du financement par emprunt de 900 millions de dollars, soit une série de quatre débentures à long terme assorties de taux d'intérêt fixes et de dates d'échéance variables. Les frais d'intérêt, qui comprenaient les paiements de l'intérêt, les droits d'usage et les frais de service, s'élevaient à 31,5 millions de dollars en 2019, une augmentation de 1,1 million de dollars par rapport à 2018.

Comme l'exigent les principes comptables généralement reconnus et l'état des résultats, les coûts des projets d'immobilisations sont étalés sur la durée de vie utile des actifs, au lieu d'être comptabilisés comme la totalité de l'encaisse payée pour les projets au cours de l'exercice. Cet étalement du coût sur la durée de vie utile se reflète dans l'amortissement de l'état des résultats, considéré comme une dépense sans mouvement de fonds. L'amortissement total en 2019 s'est élevé à 159,4 millions de dollars, soit une augmentation de 4,9 millions de dollars par rapport à 2018 en raison de la mise en service de nouvelles installations.

L'Administration de l'aéroport a tiré 10,6 millions de dollars en revenu de société pour la location d'immeubles lui appartenant, ce qui représente une augmentation de 1,8 millions de dollars par rapport à 2018.

Le total des bénéfices d'exploitation, qui comprend l'amortissement, était de 75,6 millions de dollars en 2019, une diminution de 26,1 millions de dollars par rapport à 2018. Si l'amortissement, une dépense sans mouvement de fonds, est supprimé, l'Administration de l'aéroport a généré 281,7 millions de dollars de flux de trésorerie net, avant d'investir dans des projets d'immobilisations.

En 2019, l'Administration de l'aéroport a investi 610,6 millions de dollars dans des projets d'immobilisations. Ces projets comprenaient le bâtiment central des services publics, les installations de stationnement et de transport terrestre, l'agrandissement du quai D, les installations des postes de stationnement éloignés (transport de passagers par autobus), les zones

de sécurité d'extrémité de piste, le contrôle des bagages enregistrés et les installations de transfert international-intérieur.

Les montants suivants ont été utilisés afin de financer ces projets d'immobilisations :

- Solde de trésorerie à la fin de 2018 de 270,3 millions de dollars.
- Droits d'amélioration des installations aéroportuaires nets de 164,1 millions de dollars.
- Flux de trésorerie net (excluant les droits d'amélioration des installations aéroportuaires nets) de 117,6 millions de dollars.
- Nouveaux emprunts supplémentaires de 300 millions de dollars sous forme de débentures.

Le paiement des coûts des projets d'immobilisations de 2019, combiné à la trésorerie disponible au début de l'année, laisse 241,5 millions de dollars en espèces disponibles pour payer les projets d'immobilisations en 2020.



États financiers

Les états financiers consolidés et les états financiers non consolidés de 2019 de l'Administration de l'aéroport de Vancouver sont disponibles à yvr.ca/2019.

Unités d'affaires



Solutions touristiques novatrices

Innovative Travel Solutions (ITS), une unité d'affaires de l'Administration de l'aéroport, est chargée de résoudre les problèmes à YVR et, le cas échéant, de commercialiser ses solutions pour les vendre à d'autres aéroports. ITS a pour mission de transformer l'expérience aéroportuaire en mettant au point les meilleures solutions de voyage à YVR et partout dans le monde.

L'équipe ITS s'est principalement concentrée sur la conception, la vente et le soutien de ses bornes BORDERXPRESS^{MC}. ITS est le fournisseur de solutions de contrôle frontalier libre-service le plus important qui soit : plus de 1 700 bornes dans plus de 43 aéroports et ports de mer partout dans le monde. Cette solution a aidé plus de 250 millions de passagers à franchir la frontière de façon efficace et sécuritaire. Les bénéfices nets tirés des opérations commerciales d'ITS financent le programme d'innovation à YVR.

ITS a élargi sa gamme de produits technologiques de pointe avec le lancement de CHECKITXPRESS^{MC}, un dépôt bagages en libre-service. L'Administration de l'aéroport de Vancouver continue de favoriser l'utilisation accrue de ces dépôts bagages à YVR et, depuis leur mise en service, les unités ont traité 68 000 bagages, avec un taux de lecture moyen de 94 %.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur Innovative Travel Solutions, veuillez consulter yvr.ca/its.

Autorité de l'aéroport de Vancouver (Hong Kong) Ltd.

Vancouver Airport Authority (Hong Kong) Ltd. a été créée en 2012 en tant que filiale en propriété exclusive de l'Administration de l'aéroport de Vancouver afin de renforcer les relations entre les compagnies aériennes et de forger de nouveaux partenariats dans la région de l'Asie-Pacifique. En 2019, les efforts de l'équipe ont donné lieu à plusieurs développements marquants : l'offre par Sichuan Airlines d'un vol sans escale deux fois par semaine de Chengdu à Vancouver et un événement couronné de succès à Beijing pour célébrer Air Canada et son 25^e anniversaire de service entre la Chine et le Canada.

YVR Project Management Ltd.

Établie en 2005, YVR Project Management Ltd. (YVRPM) est une filiale en propriété exclusive de l'Administration de l'aéroport de Vancouver qui supervise d'importants projets d'expansion des immobilisations à YVR et sur Sea Island. YVRPM a géré la construction des première et deuxième phases du centre de magasins de marques McArthurGlen. YVRPM continue de travailler à la planification et au développement de plusieurs autres projets d'immobilisations sur Sea Island.

Vancouver Airport Property Management LLP

L'Administration de l'aéroport de Vancouver a créé le Vancouver Airport Property Management LLP (VAPM) en 2014 pour posséder et exploiter les installations de fret et de bureau à locataires multiples sur Sea Island. L'équipe de VAPM gère ces installations en mettant l'accent sur le développement et l'expansion des activités de fret à YVR. Au 31 décembre 2019, le portefeuille d'actifs était occupé à plus de 97 % et, en 2019, il a généré plus de 10 millions de dollars en espèces provenant de l'exploitation.



Vancouver Airport Enterprises (Templeton) Ltd.

Établie en 2012, Vancouver Airport Enterprises (Templeton) Ltd. est une filiale en propriété exclusive de l'Administration de l'aéroport de Vancouver qui détient notre investissement de 50 % dans le centre de magasins de marques McArthurGlen. McArthurGlen, un chef de file européen dans le développement de points de vente, détient l'autre moitié de l'investissement.

À quelques minutes à peine de l'aérogare par transport en commun, le centre McArthurGlen est devenu en 2019 l'un des centres commerciaux les plus rentables au Canada, ayant accueilli plus de 17 millions de clients depuis son ouverture en 2015. En plus d'offrir à nos passagers une excellente expérience de magasinage, le centre McArthurGlen a des répercussions économiques considérables, créant des emplois et des activités commerciales dans la région. La construction de la deuxième phase ayant pris fin en août 2019, ajoutant plus de 84 000 pieds carrés supplémentaires de locaux de vente au détail au centre commercial.

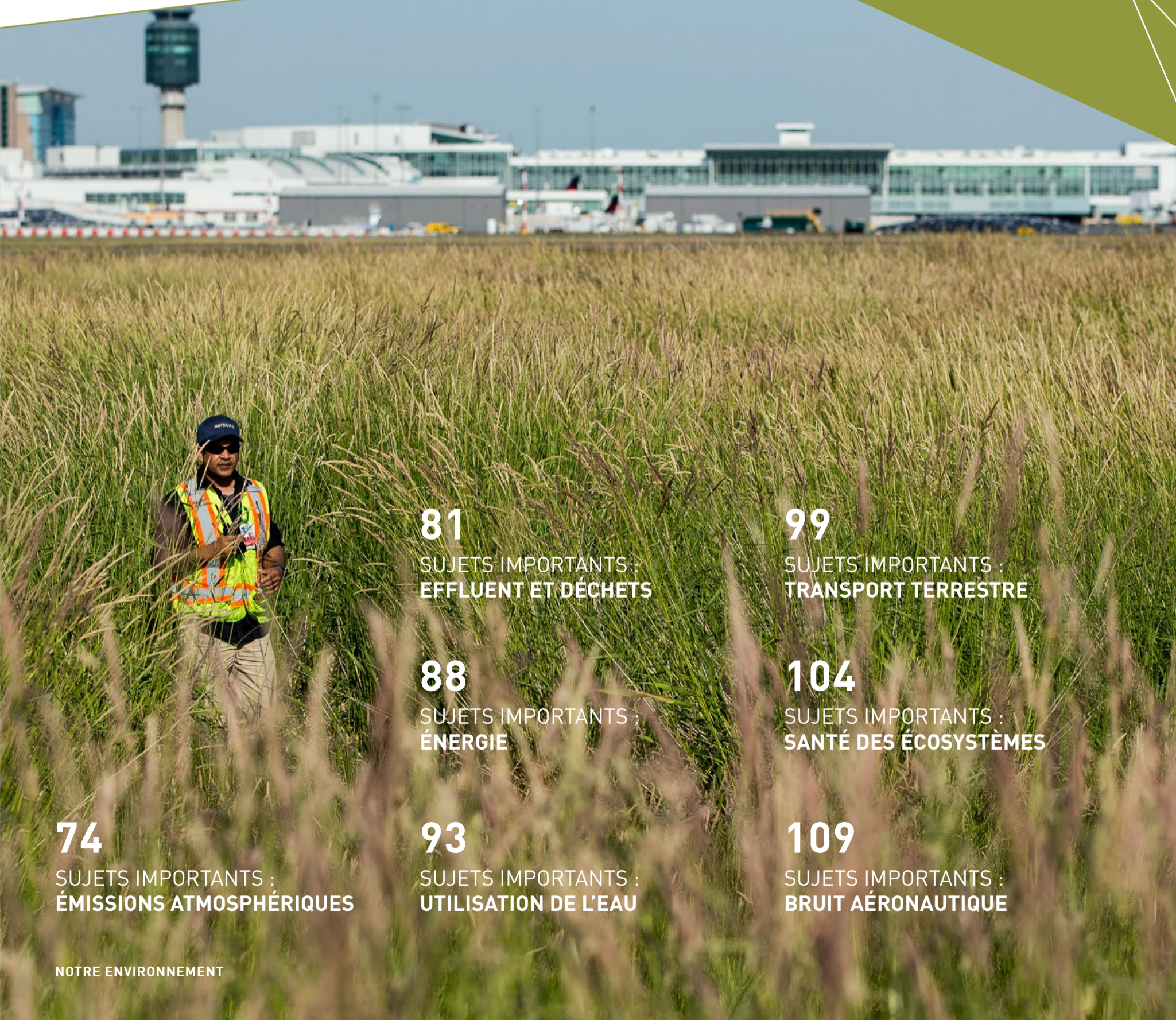


Notre environnement

L'Administration de l'aéroport de Vancouver veut être un chef de file en gestion environnementale. Nous maintenons des politiques et des procédures robustes, qui s'harmonisent avec nos valeurs et nos obligations réglementaires. Nous cernons recherchons et signalons activement les problèmes et les dangers, en faisant la promotion d'une culture de responsabilisation. Surtout, nous cherchons toujours à améliorer notre rendement, parce que nous nous soucions de notre environnement et de notre place dans celui-ci



ENVIRONNEMENT



81
SUJETS IMPORTANTS :
EFFLUENT ET DÉCHETS

99
SUJETS IMPORTANTS :
TRANSPORT TERRESTRE

88
SUJETS IMPORTANTS :
ÉNERGIE

104
SUJETS IMPORTANTS :
SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES

74
SUJETS IMPORTANTS :
ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

93
SUJETS IMPORTANTS :
UTILISATION DE L'EAU

109
SUJETS IMPORTANTS :
BRUIT AÉRONAUTIQUE

Réduction des émissions atmosphériques

Le ciel au-dessus de YVR n'est pas seulement un élément important de notre entreprise, c'est aussi une partie essentielle de notre environnement. Nous protégeons cet actif vital grâce à un effort concerté visant à réduire au minimum nos émissions et celles de nos partenaires, tout en faisant la promotion de l'énergie propre et de l'efficacité énergétique.

2%
réduction des émissions en 2019
(sous les niveaux de 2012)

Dans cette section



Émissions atmosphériques

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 305-1, 305-2, 305-4, A05



Administration de l'aéroport de Vancouver



Associations du secteur



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



Communautés locales



Les émissions atmosphériques sont un indicateur déterminant de notre incidence sur l'atmosphère et constituent un aspect important de l'industrie de l'aviation. Les émissions sont à la fois mondiales et locales et résultent de nombreux facteurs contributifs. À YVR, nous mesurons nos émissions (bâtiments et activités appartenant à l'Administration de l'aéroport) et en faisons rapport, et nous élargissons également notre engagement en travaillant en étroite collaboration avec nos partenaires commerciaux de Sea Island pour réduire leur incidence au minimum.

Notre approche



La gestion des émissions atmosphériques tient compte d'un cadre complexe de sources d'énergie, d'activités opérationnelles et commerciales et d'engagements environnementaux. Nous affectons des ressources aux termes de notre plan stratégique, avec des cibles précises établies dans notre plan de gestion environnementale. De plus, nous communiquons notre engagement à l'égard de l'environnement par l'entremise de notre politique sur la sûreté, la sécurité et l'environnement, de notre politique sociale et de notre système de gestion sociale.

YVR travaille avec les employés, les partenaires commerciaux et les communautés pour réduire au minimum les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les contaminants atmosphériques des véhicules, des bâtiments et des aéronefs. Nous nous concentrons sur plusieurs domaines prioritaires : les types d'émissions, l'intensité des émissions et la qualité de l'air ambiant (voir ci-après). Nous agissons, en faisant la promotion de modes de transport alternatifs à destination et en provenance de Sea Island, en modernisant notre flotte, en améliorant l'infrastructure aéroportuaire, en réduisant la consommation de combustibles fossiles et en sensibilisant

les gens aux pratiques de lutte contre la pollution de l'air. Nous tenons également compte des émissions de gaz à effet de serre dans l'évaluation des nouveaux projets.

Types d'émissions

La différenciation des types d'émissions nous aide à mieux comprendre comment atténuer notre incidence sur l'environnement. Nous mesurons, surveillons et examinons les émissions dans plusieurs catégories : les émissions directes provenant des opérations détenues et contrôlées par l'Administration de l'aéroport de Vancouver (niveau 1); les émissions indirectes découlant de l'achat d'électricité pour nos activités (niveau 2); et certaines activités que nous pouvons seulement estimer, parce qu'elles sont générées par des entreprises aéroportuaires et des sources publiques (niveau 3). Conformément aux protocoles de déclaration des GES reconnus à l'échelle mondiale, les entreprises doivent tenir compte des émissions des niveaux 1 et 2. La portée 3 est une catégorie de déclaration facultative et comprend en grande partie les émissions provenant de la circulation sur Sea Island, les bâtiments non hermétiques occupés par des entreprises affiliées à l'aéroport et des compagnies

aériennes partenaires, les véhicules et l'équipement de soutien au sol ainsi que les atterrissages, la circulation au sol et les décollages d'aéronefs.

Nous avons établi une cible ambitieuse pour réduire les émissions des niveaux 1 et 2 de l'Administration de l'aéroport de Vancouver de 33 % par rapport au niveau de référence de 2012 d'ici 2020. Nous utilisons 2012 comme point de référence, car c'était la première année où nous avons entrepris une évaluation de l'inventaire avec un expert externe. Nous calculons les émissions annuelles à l'aide d'une méthodologie conforme au cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2018 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, version préliminaire de janvier 2019). Nous examinons cet inventaire chaque année au moyen d'une vérification interne et sommes certifiés au titre du programme de Certification carbone des aéroports administré par le Conseil international des aéroports. Tout en travaillant à la déclaration et à la réduction de nos émissions opérationnelles, nous sommes déterminés à collaborer avec nos partenaires commerciaux pour réduire leur incidence.

La croissance des passagers se traduit par une augmentation de la demande

de chauffage, de refroidissement et d'électricité. Ces facteurs, combinés aux fluctuations annuelles des conditions météorologiques, contribuent à nos émissions annuelles. La compréhension de l'intensité des émissions nous aide à mieux nous concentrer sur des efforts de réduction réalistes et atteignables; par conséquent, nous déclarons et gérons également nos émissions en fonction du volume de passagers.

Amélioration des pratiques de déclaration

En 2019, nous avons entrepris un examen approfondi de nos pratiques de déclaration et de nos sources de données pour les émissions des niveaux 1 et 2. Dans le cadre de cet exercice, nous avons apporté plusieurs améliorations à la façon dont nous rendons compte de nos émissions annuelles. Ces améliorations comprennent une plus grande précision des émissions en incluant les émissions biogéniques et des facteurs de conversion des émissions et de la densité

énergétique révisés pour tenir compte des mélanges de carburant utilisés à l'aéroport. Les émissions biogéniques sont des émissions liées au cycle naturel du carbone. À YVR, les émissions biogéniques sont produites à partir d'un mélange de 5 % de biodiesel combiné au diesel et d'un mélange de 10 % d'éthanol dans l'essence.

Parmi les autres améliorations apportées à nos inventaires d'émissions, mentionnons l'incorporation d'autres sources d'émissions, comme les émissions fugaces des combustibles et le carburant transporté par camion durant les épisodes de neige. Les émissions fugaces sont des rejets non intentionnels de liquides de refroidissement, notamment les hydrofluorocarbures et les perfluorocarbures. Grâce à des données plus fiables sur la quantité de carburant utilisé pour l'équipement de déneigement et sur la quantité de rejets de ces gaz, nous pouvons les inclure dans nos émissions de niveau 1.

Pour assurer la comparabilité et le suivi par rapport à notre cible de réduction des émissions, nous avons appliqué rétroactivement ces améliorations à tous nos inventaires d'émissions de 2012—notre année de référence pour les émissions. Par conséquent, nous avons révisé notre base de référence pour 2012 de 9 613 à 9 877 tonnes d'équivalent CO₂ et notre cible de réduction des émissions de 6 441 à 6 618 tonnes. Les années suivantes ont également été mises à jour et la section **Émissions directes** du présent rapport fait état de ces émissions annuelles révisées.

Qualité de l'air ambiant

La qualité de notre bassin atmosphérique est essentielle pour assurer la santé et la sécurité de nos communautés et de l'environnement. L'Administration de l'aéroport assure le suivi des émissions associées aux activités aéroportuaires et à notre utilisation de substances émises dans l'environnement et effectue des analyses détaillées chaque année pour le gouvernement fédéral. Nous sommes déterminés à réduire la pollution atmosphérique et assurons une surveillance continue de la qualité de l'air. Nous faisons rapport à l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) et participons volontairement au Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la vallée du bas Fraser.

Dans le cadre de ce réseau, les données que nous recueillons de la station de surveillance du Grand Vancouver sur Sea Island sont affichées en direct sur son site Web. En vertu de la *Environmental Management Act* (loi sur la gestion environnementale), le Grand Vancouver gère la qualité de l'air à l'intérieur de ses limites, prélève des échantillons d'air à cette station plusieurs fois par minute et analyse ces données afin de démontrer les tendances et le rendement par rapport aux objectifs annuels pour chaque heure et chaque journée, en les publiant dans le rapport *Caring for the Air Report* chaque mois de mai. Nous présentons les données dans la section suivante, en les comparant à plusieurs des objectifs actuels du Grand Vancouver en matière de qualité de l'air ambiant, afin de nous assurer que nous allons dans la bonne direction.

Réduction des émissions atmosphériques : résultats de 2019

Objectif de 2020 :

réduction des émissions de 33 %
par rapport aux niveaux de 2012

Résultat de 2019 :

réduction des émissions de 2 %

Émissions des niveaux 1 et 2 de l'administration de l'aéroport

En 2019, nos émissions directes (des niveaux 1 et 2) ont atteint 9 660 tonnes en unités équivalentes de dioxyde de carbone (éq. CO₂), une diminution de 2 % par rapport à 2012, l'année de référence (9 877 tonnes). Bien que nous ayons réduit nos émissions par rapport à notre niveau de référence, 2019 a été une année difficile. YVR a accueilli près d'un demi-million de nouveaux passagers et le temps plus froid pendant la saison de chauffage a entraîné une plus grande

consommation de gaz naturel. De plus, nous avons eu recours au diesel pour chauffer les aérogares pendant une courte période en raison d'une pénurie de gaz naturel à l'échelle de la province et de réparations au pipeline d'Enbridge. Nous avons également utilisé plus fréquemment notre équipement de déneigement pour gérer les conditions hivernales à l'aéroport, et nous avons augmenté le nombre d'autobus de passagers. Ces activités ont contribué

aux émissions de niveau 1, notamment les émissions du parc de véhicules, l'exploitation de la centrale, les génératrices d'alimentation de secours et les émissions fugaces. Nos émissions de niveau 2 proviennent de l'achat d'électricité seulement. Les résultats présentés ci-dessous incluent les gaz de dioxyde de carbone (CO₂), de méthane (CH₄) et d'oxyde nitreux (N₂O), désignés ensemble « équivalents de dioxyde de carbone » (éq. CO₂).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Cible de 2020
Émissions de niveau 1 (tonnes d'éq. CO ₂)	8 025	8 493	8 817	7 994	6 906	8 902	7 750	8 517	
Émissions de niveau 2 (tonnes d'éq. CO ₂)	1 852	1 322	998	1 096	1 108	1 148	1 152	1 143	
Total	9 877	9 815	9 815	9 090	8 013	10 050	8 903	9 660	6 618*

* Baisse de 33 % par rapport aux niveaux de 2012.

Émissions par passager

Le volume des émissions par passager a baissé de 35 % entre 2012 et 2019, passant de 0,561 à 0,366 tonne/1 000 passagers. Ce volume est obtenu en divisant la quantité totale (en tonnes) de gaz à effet de serre par le nombre total de passagers (en milliers). Il inclut les types d'émissions et les GES indiqués dans le tableau ci-dessus. En termes simples, nos émissions sont maintenant inférieures à 0,37 kilogramme par passager qui passe par notre aéroport.



35 %
réduction des
émissions par passager
depuis 2012

Émissions de niveau 3 sur Sea Island

Bien que l'Administration de l'aéroport de Vancouver n'exerce qu'un contrôle faible à modéré sur les émissions indirectes (de niveau 3 sur Sea

Island), elle est cependant en mesure d'influer sur la réduction des gaz à effet de serre émis par le public et ses partenaires commerciaux. L'on estime à 344 319 tonnes d'éq. CO₂ le niveau 3 des émissions en 2019.

Activités et initiatives effectuées en 2019



En 2019, l'Administration de l'aéroport a de nouveau reçu la Certification carbone de niveau 3, catégorie Optimisation, du Conseil international des aéroports. Cela signifie que nous mesurons notre empreinte, mettons en œuvre des initiatives de réduction des émissions de carbone et élargissons la portée de nos activités pour aider les partenaires et les locataires à réduire les émissions sur Sea Island.

Améliorations aux bâtiments

Nous avons continué de profiter des améliorations apportées aux bâtiments depuis que nous avons mis en place des mesures d'économie d'énergie en 1999. Depuis 2012, nous avons mis à niveau l'enveloppe du bâtiment, notamment l'unité CVCA, les commandes d'éclairage et la conversion au système d'éclairage à DEL, tout en investissant dans l'énergie renouvelable. Ces projets, décrits en détail dans la section **Réduction de la consommation d'énergie**, ont eu une incidence directe sur nos émissions de niveaux 1 et 2.

Consommation de carburant

Notre plan de gestion du parc automobile vise à le réduire soit en retirant certains véhicules de la circulation et, si nécessaire, en les remplaçant par des véhicules plus efficaces ou des véhicules électriques. YVR utilise un mélange composé de 5 % de biodiesel (B5) et de 10 % d'éthanol (E10) pour les véhicules du parc. En 2019, nous avons amélioré nos processus de suivi de la consommation de carburant pour notre équipement de déneigement et, par conséquent, nous avons mis à jour tous nos registres de carburant depuis 2012.

Notre parc compte 131 véhicules légers et 291 équipements et véhicules lourds, dont 12 % sont électriques. En 2019, nous avons mis au rancart 13 véhicules et mis en service cinq nouveaux véhicules légers et quatre nouveaux véhicules hors route. En plus des remplacements de véhicules ordinaires du parc, nous avons acheté sept nouveaux véhicules pour le transport des passagers par autobus destinés aux postes de stationnement éloignés (PSÉ), soit quatre Aviramp et trois autobus électriques. Le programme pour PSÉ comprend désormais 11 autobus entièrement électriques. Nous avons également six vélos comme solution de rechange sans émission aux véhicules du parc, dont l'utilisation en 2019 représente 23 heures de déplacements.

La quantité totale de carburant consommé en 2019 était de 555 504 L, soit une augmentation de 10 % par rapport à 2018. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des activités hivernales nécessitant l'utilisation de notre équipement et de nos véhicules de déneigement, ainsi qu'à une plus grande utilisation du transport par autobus. Au total, nous avons consommé 163 937 L d'essence (E10) et 391 567 L de diesel (B5), une augmentation de 3 % de l'essence et de 12 % du diesel par rapport à 2018.

Soutien des partenaires d'affaires

En tant que membre d'un groupe de travail créé avec Transports Canada, nous cherchons des façons de réduire les émissions des groupes électrogènes auxiliaires des aéronefs et du matériel de servitude au sol. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos partenaires d'affaires pour réduire leurs empreintes.

Matériel de servitude au sol

Nous continuons de travailler afin d'atteindre l'objectif établi en 2015 qui visait à avoir, d'ici au 31 septembre 2020, 50 % du parc de véhicules de manutention au sol fonctionnant à l'électricité. Et en 2019, nous avons atteint cet objectif; 167 de nos 315 véhicules immatriculés (53 %) étaient alimentés à l'électricité, et 74 % du matériel utilisé pour le traitement des bagages était électrique. Pour alimenter ces véhicules, nous avons construit 50 bornes de recharge près de quatre portes d'embarquement et installé des bornes de recharge supplémentaires près des postes de stationnement pour les aéronefs.

Groupes électrogènes aux portes d'embarquement

Nous avons continué d'installer des groupes électrogènes et des appareils de préconditionnement d'air afin d'encourager les aéronefs à éteindre leurs groupes électrogènes auxiliaires lorsqu'ils sont stationnés aux portes d'embarquement. En 2019, notre équipe a installé deux appareils de préconditionnement d'air pour le chauffage et le refroidissement des aéronefs. À la fin de 2019, toutes les passerelles de l'aérogare étaient dotées de cette infrastructure.

Programmes d'information des locataires

En 2019, nous avons poursuivi notre partenariat d'affaires avec Climate Smart, un organisme local qui se spécialise dans la mobilisation des entreprises et offre de la formation et des outils pour gérer les émissions de carbone, les déchets et la consommation d'eau afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous avons parrainé 11 nouvelles entreprises pour qu'elles se joignent au programme

et trois entreprises ont poursuivi leur participation des années précédentes. Les entreprises participantes ont été formées pour dresser un inventaire des GES conformément aux normes reconnues à l'échelle internationale et ont appris à connaître les pratiques exemplaires permettant de réduire la consommation d'énergie, de combustibles et d'eau, ainsi que la production de déchets. Dans leurs stratégies de réduction, elles ont déterminé ensemble 64 mesures de réduction des émissions de carbone, du changement de l'équipement à des investissements en capital plus importants en passant par le changement de comportement des employés.

Nous avons également effectué d'autres activités et initiatives en 2019 qui ont contribué à réduire les émissions. Elles sont présentées dans les sections sur le **transport terrestre** et la **réduction de la consommation d'énergie**.

Qualité de l'air de Sea Island

En 2019, l'Administration de l'aéroport a également présenté un rapport sur

la qualité de l'air à l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) pour la période d'émissions de 2018. Cela nous a permis de constater que nous sommes encore en deçà des seuils de déclaration pour toutes les substances, y compris le monoxyde de carbone, le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils. Le seuil de déclaration a été dépassé pour les rejets associés aux fibres d'amiante et les matières particulaires produites par les chaudières, les génératrices de secours ainsi que la poussière de la route. En ce qui concerne la quantité de poussière de la route, elle varie d'une année à l'autre, en fonction des activités de construction et de gestion de la faune ayant été effectuées. Les niveaux déclarés de rejets associés aux fibres d'amiante ayant été éliminés en 2018 ont considérablement augmenté par rapport aux niveaux de 2017 en raison d'une augmentation de la construction, notamment la démolition d'un bâtiment d'entretien. La gestion de l'amiante est effectuée en toute sécurité dans le cadre du programme rigoureux de santé et de sécurité au travail de YVR et des protocoles normalisés de gestion de l'amiante.

Surveillance des polluants atmosphériques sur Sea Island

Moyennes annuelles	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	Objectifs pour le grand Vancouver
Dioxyde d'azote (NO ₂) (ppb)	14	14	15	14	14	16	14	17 [^]
Monoxyde de carbone (CO) (ppb)	239	244	239	254	242	250	250	Aucune moyenne annuelle
Dioxyde de soufre (SO ₂) (ppb)	0,8	0,7	0,6	0,4	0,2	0,4	0,4	5
Particules fines (PM _{2,5}) (µg/m ³)	4,2	6,3	6,4	6,0	4,9	6,2	6,2	8
Particules inhalables (PM ₁₀) (µg/m ³)	11,1	11,5	11	12,8	10,3	11,1	11,1	20
Ozone (O ₃) (ppb)	18	16	17	16	16	17	17	Aucune moyenne annuelle

*Les données pour 2019 seront disponibles en mai 2020; elles ne sont donc pas incluses dans ce rapport.

[^]En 2019, le Grand Vancouver a sollicité les commentaires des parties intéressées sur les changements proposés à ses objectifs de qualité de l'air ambiant pour le dioxyde d'azote, l'ozone et le monoxyde de carbone. Ces changements ont été proposés afin de s'aligner sur les objectifs et les normes adoptés par les gouvernements fédéral et provinciaux. Au terme de ce processus, le Grand Vancouver a mis à jour ses objectifs de qualité de l'air et la nouvelle moyenne annuelle de dioxyde d'azote est passée de 21 ppb à 17 ppb.

Réduction des déchets

Nous voulons faire de l'aéroport YVR une plaque tournante durable et accordons, pour ce faire, une place très importante à la gestion appropriée des déchets pour ainsi pouvoir réduire l'incidence qu'ils ont sur les gens et l'environnement. Nous avons donc choisi d'adopter une approche novatrice et pratique de la gestion des déchets qui comprend des objectifs ambitieux, de la responsabilisation et divers programmes, en plus d'accorder beaucoup d'importance à la collaboration avec nos partenaires.

54 %
déchets détournés de la mise en décharge en 2019.

L'un de nos objectifs pour 2020 a donc été atteint, pour la quatrième année de suite!

Dans cette section



Évacuation de l'eau, déchets dangereux et déchets non dangereux

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI A06, 306-2



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



Communautés locales



L'exploitation d'un aéroport et la construction qui y est effectuée créent différents types de déchets. Nos efforts en matière de gestion des déchets visent surtout les principales aéro-gares de l'aéroport de Vancouver dans lesquelles nous travaillons en collaboration avec des partenaires pour réduire l'incidence de nos activités et tirer parti des occasions d'innovation. Nous employons diverses méthodes pour réduire l'incidence de YVR—du recours à des programmes créatifs pour promouvoir le recyclage auprès des locataires à la mise à l'essai de nouvelles initiatives de compostage, en passant par la mise en place de programmes incitatifs et des vérifications régulières des déchets. YVR est vu comme un chef de file du secteur en ce qui concerne le recyclage des déchets de construction qui peuvent notamment inclure chaque année des millions de kilogrammes d'asphalte, de béton et de métal.

Notre approche



En plus d'être l'un des éléments fondamentaux de la composante environnementale du plan stratégique de YVR, la gestion des déchets est également un des livrables clés indiqués dans le plan de gestion environnementale de l'aéroport, tout comme les plans et programmes subséquents axés sur le traitement de différents types de déchets comme les déchets dangereux, les déchets non dangereux et l'eau évacuée. L'approche adoptée vise à gérer et à réduire les déchets de façon appropriée tout en nous efforçant d'atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés pour 2020.

Pour y arriver, nous avons donc inclus la réduction des déchets comme élément mesurable clé pour l'organisation et nous veillons à ce que nos services d'environnement et de santé et de sécurité participent à la gestion des déchets. Nous avons comme objectif d'assurer le respect de la réglementation, de protéger l'environnement, d'évaluer et de gérer les risques, ainsi que de tout mettre en œuvre pour continuer à nous améliorer.

Déchets non dangereux

Les déchets non dangereux sont une priorité parce qu'ils représentent non seulement la plus grande quantité de déchets que génère YVR, mais ouvrent également la porte à de nombreuses innovations possibles. Ces déchets, qui comprennent des matières organiques compostables, des contenants (plastique, métaux et verre), des fibres (papier et carton) et des ordures, sont générés dans les principaux bâtiments de l'aéro-gare et ont des répercussions sur les partenaires commerciaux, les passagers et les collectivités locales. Conformément à notre programme de gestion des déchets, nous utilisons un vaste éventail de méthodes pour réduire les déchets dans les aéro-gares. Cela inclut notamment le recours à des programmes créatifs pour promouvoir le recyclage auprès des locataires, la mise à l'essai de nouvelles initiatives de compostage, la mise en place de programmes incitatifs et des vérifications régulières des déchets. Ces différentes activités visent toutes un objectif ambitieux, soit détourner des sites

d'enfouissement 50 % des déchets générés par l'aéro-gare d'ici 2020.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires responsables de la construction pour nous assurer qu'ils éliminent correctement les déchets de construction (tant les matières dangereuses que non dangereuses). En vertu des conditions du permis relatif aux installations, nous exigeons que tous les entrepreneurs ayant conclu des contrats de construction éliminent leurs déchets conformément aux lignes directrices adoptées par le Grand Vancouver. Nous exigeons également qu'ils déclarent régulièrement l'information sur les déchets et le recyclage pour qu'ensuite nous puissions établir des statistiques annuelles sur les déchets de construction.

Déchets dangereux

Nous prenons la gestion des déchets dangereux très au sérieux, car l'utilisation et l'élimination de ce type de déchet peuvent avoir d'importantes répercussions sur nos employés, nos partenaires commerciaux, les collectivités locales et l'environnement.

Afin de gérer et de réduire de façon responsable les déchets dangereux, nous avons adopté un programme complet de gestion des matières dangereuses. Ce programme, qui vise à réduire les risques, exige de respecter ou de dépasser les exigences réglementaires en ce qui concerne la gestion du cycle de vie et la manutention sécuritaire des matières dangereuses, ainsi que la préparation aux déversements et la prévention de ceux-ci. Notre Programme de gestion des matières dangereuses liées aux bâtiments (PGMDB) permet, quant à lui, de repérer et de contrôler les matières dangereuses liées aux bâtiments dans l'ensemble de Sea Island. Plus de renseignements sur le PGMDB sont disponibles [ici](#) (en anglais).

Nous effectuons également le suivi et l'entreposage des déchets dangereux, mais faisons appel à un tiers pour en superviser le transport, le recyclage et l'élimination appropriés. Nous informons les employés et conseillons les entrepreneurs à propos de notre approche à l'égard des déchets dangereux, en plus d'effectuer des inspections et des vérifications régulières auprès de nos partenaires et dans leurs installations afin d'assurer la conformité aux règlements sur les matières dangereuses, y compris en ce qui concerne l'utilisation de pesticides et d'autres matières dangereuses.

Évacuation de l'eau

Le programme sur la qualité de l'eau de l'Administration de l'aéroport de Vancouver vise à empêcher la pollution de pénétrer dans les eaux de surface, ce qui aurait d'importantes répercussions sur l'estuaire du fleuve Fraser qui abrite de nombreuses espèces de saumon et d'autres espèces sauvages, en plus d'être une zone importante pour les oiseaux migrateurs. Nous nous assurons donc de ne pas rejeter les eaux usées dans l'environnement, mais les envoyons

plutôt dans une installation de traitement des eaux usées.

Dans le cadre de notre programme de la qualité de l'eau, nous avons mis sur pied un système de surveillance robuste, en plus d'utiliser stratégiquement des séparateurs huile-eau et des postes de dégivrage, et de nous assurer de sensibiliser la collectivité de Sea Island à la protection de la qualité de l'eau. Nous avons également établi un plan d'intervention en cas de déversement de matières dangereuses qui comprend des directives claires sur la prévention et l'atténuation des rejets de substances dangereuses et sur les méthodes de nettoyage appropriées. Nous travaillons aussi en étroite collaboration avec Aero Mag, qui gère l'infrastructure et les procédures de dégivrage de YVR. Chaque année, nous soumettons un rapport sur le glycol à Transports Canada et nous nous sommes donné comme objectif de nous assurer que les rejets de glycol dans les eaux de ruissellement ne dépassent pas 100 mg/L par échantillon d'eaux superficielles, conformément aux Lignes directrices sur le glycol de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE).



Réduction des déchets : résultats de 2019



Objectif de 2020 :

détourner 50 % des déchets par rapport
aux niveaux de 2012

Résultat de 2019 : 2.6

54 % de détournement des déchets

millions de kilogrammes
de déchets recyclés et
compostés en 2019

En 2019, nous avons ainsi recyclé et composté 2,6 des 4,8 millions de kilogrammes de déchets des aéroports des vols internationaux et des vols intérieurs, ce qui a permis d'obtenir un taux de détournement de 54 %, soit un taux supérieur à l'objectif fixé pour 2020, et ce, pour la quatrième année consécutive! Nous y sommes parvenus en travaillant avec nos partenaires, en faisant la promotion de nos initiatives de réduction des déchets et en vérifiant constamment notre progression.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Cible de 2020
Déchets totaux (kg)	3,4 m	3,4 m	3,8 m	3,8 m	4,2 m	4,5 m	4,8 m	4,8 m	
Taux de détournement	38 %	37 %	36 %	46 %	51 %	51 %	51 %	54 %	50 %*

* 50 % de détournement des déchets

Réduction des déchets organiques

En 2019, nous avons continué d'obtenir beaucoup de succès avec notre programme de réacheminement des déchets organiques qui a permis à une quantité record de 948 248 kilogrammes de déchets d'être détournés des

sites d'enfouissement grâce à nos nombreuses initiatives et au travail acharné de nos partenaires. Notre programme de bacs verts, notre composteur de déchets alimentaires dans l'aéroport des vols internationaux

et notre station centralisée de tri des déchets dans l'aire de restauration sont quelques-unes des initiatives qui ont permis d'obtenir de tels résultats.

Waste Wars

En 2019, l'Administration de l'aéroport a tenu son cinquième concours annuel Waste Wars, un concours amical qui vise à mobiliser les locataires des concessions de nourriture et de boissons afin qu'ils effectuent le tri adéquat des déchets. Pendant toute la durée du concours, nous avons collaboré avec les locataires, inspecté leurs installations de tri des déchets et leur avons accordé des points en fonction du niveau de tri approprié effectué. Les gagnants de l'édition 2019 de Waste Wars ont été :

Catégorie Restaurant

1. Lift
2. Globe @ Fairmont
3. White Spot

Catégorie Restaurant à service rapide

1. Thai Hang
2. Camden Food, Java U, Subway (D-Pier), Bahn Shop et Vera's



Réutilisation et recyclage des matériaux de construction

Nous avons détourné 79,3 millions de kilogrammes de déchets de construction des sites d'enfouissement, ce qui comprend un grand nombre de matériaux comme le bois et les cloisons sèches, 15,9 millions de kilogrammes de

béton et 62,1 millions de kilogrammes d'asphalte. Cela représente un taux de recyclage de 97,7 %, dépassant notre moyenne de 96,6 % au cours des cinq dernières années.

97,7%
matériaux de
construction recyclés

Déchets dangereux

Nous avons envoyé 13 132 kilogrammes de déchets dangereux dans des sites d'enfouissement spécialisés, soit une augmentation par rapport aux 12 597 qui y ont été envoyés en 2018. Nous avons également recyclé et réutilisé 5 287 kilogrammes d'huile, d'eau huileuse et d'antigel usés et enregistré 225 déversements, soit une augmentation de 52 % par rapport à 2018. De ce nombre, 97 % étaient jugés petits, c'est-à-dire des quantités inférieures à 100 L. Les déversements accidentels d'huile hydraulique provenant des véhicules de service et des liquides provenant des toilettes des aéronefs représentaient la majorité du matériel déversé.

Types de déchets en 2019



Le tableau suivant présente les déchets de YVR par type, quantité et méthode d'élimination pour 2019. Tant les déchets dangereux que non dangereux ont été éliminés par un tiers. Nous recevons ces données sous forme de feuille de calcul ou de facture.

Dangereux

Type de déchets	Quantité	Méthode d'élimination
Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	24 691 kg	Recyclage
Déchets biomédicaux, hall des douanes pour les vols internationaux*	73 659 kg	Incinération
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	13 132 kg	Site d'enfouissement
Matériaux contenant de l'amiante	288 753 kg	Autre

* zone sous douane internationale : en vertu de la réglementation sur les déchets internationaux de l'ACIA, les déchets produits dans la zone sous douane internationale sont vus comme des déchets dangereux.

Non dangereux

Type de déchets	Quantité	Méthode d'élimination
Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants	1 653 070 kg	Recyclage
Baguettes, manches de balai	4 895 kg	Réutilisation
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	948 248 kg	Compostage
Autres déchets	2 243 590 kg	Site d'enfouissement
Déchets de construction	79 284 361 kg	Déchets de construction recyclés

Notre taux de détournement de 54 % est calculé en fonction des trois premières catégories figurant dans le tableau ci-dessus, soit les matières non dangereuses recyclées, réutilisées et compostées (à l'exclusion des déchets de construction).

Effluent

Nous avons établi des objectifs clairs afin de réduire les incidences sur la qualité de l'eau, y compris un objectif pour 2020 qui vise à éliminer tous les échantillons d'eau ayant une concentration de glycol supérieure à la limite de 100 mg/L prescrite dans les Lignes directrices sur le glycol établies pour le Canada. En 2019, nous avons installé une nouvelle membrane de récupération du glycol dans nos postes de dégivrage relocalisés pour nous assurer de continuer à respecter ces normes élevées. Au cours de l'année, trois échantillons d'eau contenaient plus de 100 mg/L. Nous avons utilisé un total combiné de 4 686 m³ de liquide de dégivrage et d'élimination de la glace pour permettre le décollage sécuritaire des aéronefs, soit une augmentation de 48 %

par rapport à 2018 en raison des conditions extrêmes de cet hiver. En février 2019, YVR a enregistré plus de 32 cm de neige combinés à des températures froides, ce qui a entraîné une augmentation des activités de dégivrage. Nous avons pu recueillir 3 805 m³ de ces liquides, qui ont été envoyés hors site pour y être traités.

Données d'échantillonnage pour le glycol (échantillons supérieurs à 100 mg/L)

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	1	4	0	2	6	1	3

Formation

En 2019, nous avons offert une formation régulière aux employés et aux partenaires d'affaires dans le cadre de nos programmes Climate Smart et Waste Wars. Nous avons également offert de la formation sur les matières dangereuses aux employés de l'Administration de l'aéroport ainsi que de la formation et des conseils techniques aux entrepreneurs et aux gestionnaires de projet dans le cadre des processus d'évaluation environnementale et de permis relatifs aux installations.

Audits environnementaux et vérification des déchets

L'Administration de l'aéroport de Vancouver effectue régulièrement des vérifications des déchets afin d'atténuer les risques pour l'environnement. Ainsi, en 2019, nous avons inspecté toutes les deux semaines les déchets et bacs de recyclage des locataires des concessions de nourriture et de boissons de YVR, en plus d'effectuer les vérifications déjà prévues par notre programme Waste Wars. Nous avons également effectué des audits environnementaux chez 13 locataires dans le cadre de notre cycle d'audit pluriannuel.



Réduction de la consommation d'énergie

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'est engagée à améliorer son efficacité énergétique et à promouvoir les sources d'énergie renouvelable. Améliorer notre consommation d'énergie permet non seulement de réduire notre incidence sur l'environnement, mais aussi d'abaisser nos coûts, ce qui permet d'atténuer les risques opérationnels et de nous concentrer sur l'amélioration de YVR afin que tous puissent en profiter.

Plus de **19** millions de dollars—
Économies d'énergie cumulatives depuis 1999

Dans cette section



Énergie

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 302-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



Communautés locales



L'aviation est un secteur énergivore et il nous incombe, en tant qu'organisation qui respecte les principes de reddition de comptes et veut protéger l'environnement, d'effectuer un suivi et des déclarations appropriés concernant nos sources d'énergie, ce qui inclut l'utilisation annuelle et les contributions aux émissions.

Notre approche



YVR tire de l'énergie de sources renouvelables et non renouvelables. Les sources d'énergie renouvelable comprennent l'énergie géothermique, solaire et éolienne provenant de nos immeubles, ainsi que l'énergie hydroélectrique achetée de BC Hydro. L'énergie non renouvelable est tirée, quant à elle, du gaz naturel utilisé pour le chauffage et le refroidissement de l'aérogare et pour la cuisine, ainsi que l'essence et le diesel utilisés par notre flotte au sol et les génératrices de secours. Nous classons les répercussions de ces types d'énergie sur l'environnement comme des émissions des niveaux 1 et 2 (consulter la section **Émissions atmosphériques**). Nous ne vendons pas d'énergie autogénérée.

L'approche de l'Administration de l'aéroport en ce qui concerne la gestion de l'énergie met l'accent sur la protection de l'environnement et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle. Cette approche nous permet d'exprimer clairement notre engagement à être un chef de file en matière de durabilité, tout en fournissant des conseils aux décideurs et en établissant des buts et des objectifs en harmonie avec notre mission et notre vision. Nous avons notamment défini l'utilisation de l'énergie comme priorité du secteur de l'environnement dans notre plan stratégique, en plus d'avoir adopté une vaste gamme de politiques et de plans pour bien la gérer. Cela commence

par le plan de gestion environnementale dans lequel nous avons établi un objectif rigoureux pour 2020 afin de réduire nos émissions (niveaux 1 et 2) de 33 % par rapport aux niveaux de 2012, un objectif sur lequel notre type de consommation énergétique a une grande incidence. Notre stratégie sur les sources d'énergie tient compte des émissions, de la résilience, de la fiabilité, de l'incidence sur la collectivité et des répercussions financières pour orienter nos décisions en matière d'investissement. Nous avons également établi un plan de gestion du parc automobile afin de le réduire en retirant certains véhicules de la circulation et, si nécessaire, en les remplaçant par des véhicules plus efficaces ou des véhicules électriques. En plus de notre propre parc, nous soutenons activement la conversion de l'équipement de manutention au sol appartenant à des manutentionnaires externes pour qu'ainsi 50 % de la flotte de manutention au sol fonctionne à l'électricité d'ici 2020. Et nous faisons de l'énergie un engagement clé dans notre politique sur la sécurité, la sûreté et l'environnement, notre politique sur la société et notre système de gestion sociale.

Nous coordonnons les travaux d'une équipe interne sur l'efficacité énergétique et demandons régulièrement de la rétroaction sur notre approche en matière de gestion de l'énergie par l'entremise d'un comité

consultatif sur l'environnement. Cette équipe travaille en étroite collaboration avec les partenaires commerciaux de l'aéroport afin d'accroître l'utilisation de l'énergie propre. Nous sommes notamment en train d'électrifier notre équipement, d'installer des bornes de recharge pour véhicules dans nos parcs de stationnement et sur la piste, et d'ajouter des autobus électriques à notre parc de véhicules en plus d'installer des appareils de préconditionnement d'air et des groupes électrogènes aux portes d'embarquement. Nous améliorons constamment nos bâtiments, tant en récupérant l'énergie perdue en scellant mieux les ouvertures qu'en modernisant nos installations en améliorant l'éclairage automatique et les contrôles des allées piétonnières, ainsi qu'en examinant différentes caractéristiques de durabilité à inclure dans les agrandissements futurs. Nous faisons également partie du BC Clean Transportation Trade Corridors Advisory Council, un regroupement de plusieurs organismes dirigé par la province de la Colombie-Britannique, qui vise à faire progresser notre province en tant que région concurrentielle à l'échelle mondiale. De plus, nous avons mené à terme notre protocole d'entente de deux ans avec BC Hydro, dans le cadre duquel nous avons travaillé en collaboration sur les possibilités d'électrification à faibles émissions de carbone.

Réduction de la consommation d'énergie : résultats de 2019

Conservation de l'énergie et énergies renouvelables



Depuis le lancement en 1999 de différents efforts visant à économiser l'énergie, nous avons pu réaliser des économies cumulatives de plus de 19 millions de dollars en électricité et en gaz. En outre, alors que pendant cette période, le nombre de passagers qui transite par notre aéroport a augmenté de plus de 10 millions et que nous avons considérablement agrandi la zone de l'aérogare, nous avons tout de même amélioré notre efficacité énergétique en adoptant des initiatives de conservation, en rénovant nos bâtiments et en améliorant la conception de ces derniers.

Le tableau ci-dessous montre l'augmentation de la consommation de gaz naturel et d'électricité ainsi que les gains en efficacité par passager.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Consommation de gaz naturel (GJ)	128 608	135 282	143 914	130 167	110 157	143 576	114 048	124 154
Consommation d'électricité (GWh)	97,5	96,7	99,8	102,8	103,8	107,6	108,0	107,2
Gaz naturel—efficacité du chauffage par passager (GJ/100 000 passagers)	731	753	743	641	494	594	440	471
Utilisation de l'électricité par passager (GWh/100 000 passagers)	0,55	0,54	0,52	0,51	0,47	0,45	0,42	0,41

En 2019, nous avons utilisé 124 154 GJ de gaz naturel et 107,2 GWh d'électricité, ce qui correspond à un montant de 1 444 448 \$ pour le gaz naturel et de 6 654 650 \$ pour l'électricité, pour des frais totaux de 8 099 098 \$ en chauffage et en électricité pour l'ensemble des bâtiments et des activités.

Notre consommation de gaz naturel a augmenté de 9 % en 2019 (par rapport à 2018) en raison des températures plus froides au début de l'année et à l'automne, nous obligeant à allumer les chaudières à l'aérogare plus tôt que d'habitude. Nous avons également consommé 160 276 litres de diesel pour chauffer l'aérogare

principale en raison d'une pénurie de gaz naturel à l'échelle de la province et de réparations au pipeline d'Enbridge. De 2012 à 2019, YVR a connu une croissance importante de ses activités. Au cours de cette période, nous avons accueilli 8,8 millions de passagers supplémentaires et nous avons ajouté 32 500 m² de surface de plancher à notre aérogare. À la suite d'une série d'initiatives d'économie d'énergie au cours de la même période, nous avons réduit la consommation de gaz naturel (de 36 %) et d'électricité (de 25 %) par passager.

Grâce à notre travail avec nos employés, nos partenaires d'affaires

et les collectivités pour encourager la consommation d'énergie à faibles émissions de carbone, nous avons constaté une augmentation de la quantité d'électricité consommée. L'électricité de la Colombie-Britannique est produite de façon hydroélectrique et constitue donc une source d'énergie à faibles émissions de carbone. Une partie de notre travail consistait à fournir une infrastructure de recharge pour le matériel de servitude au sol, les véhicules et l'infrastructure aux portes d'embarquement, ainsi qu'à ajouter un plus grand nombre de véhicules électriques au parc automobile. Ces initiatives sont décrites dans la section **Réduction des émissions atmosphériques.**

Améliorations aux bâtiments

Nous réduisons le gaspillage d'énergie en améliorant l'isolation et en apportant des changements aux programmes de contrôle de nos bâtiments.

L'Administration de l'aéroport possède et gère 33 bâtiments commerciaux locatifs, et nous améliorons l'efficacité énergétique depuis 2014 en installant de l'équipement mécanique plus efficace. En 2018 et 2019, les unités CVCA de plusieurs bâtiments locatifs ont été mises à niveau, ce qui a permis d'économiser annuellement 307 439 kWh d'énergie et 31 tonnes d'éq. CO₂.

Éclairage intelligent

En plus d'utiliser des programmations et des capteurs pour atténuer l'éclairage, nous utilisons désormais l'éclairage à DEL dans une grande partie de l'aérogare et nous disposons de commandes d'éclairage à interface pourvues d'un système automatisé basé sur l'occupation ainsi que de capteurs de lumière du jour pour réduire l'intensité lumineuse. Grâce à notre projet d'éclairage à DEL de l'aire de trafic lancé en 2017, nous avons pu continuer d'économiser l'énergie, soit plus de 715 000 kWh en 2019, et la mise à niveau permet également de réduire l'éblouissement et les coûts d'entretien. Au bâtiment des activités de l'aéroport, l'optimisation des commandes d'éclairage a permis d'économiser 22 898 kWh en 2019.

Nous avons continué de convertir progressivement les bâtiments locatifs de l'Administration de l'aéroport de Vancouver

à l'éclairage à DEL avec des commandes supplémentaires, ce qui a permis d'économiser 801 410 kWh et 8 tonnes d'éq. CO₂ en 2019. En 2019 également, nous avons converti 33 620 mètres carrés de la zone de l'aérogare de fret à l'éclairage à DEL écoénergétique, ce qui représente environ 284 53 kWh d'économies d'énergie.

Énergie renouvelable

Nous avons axé nos investissements sur les énergies renouvelables afin de réduire notre empreinte de gaz à effet de serre, de compenser la demande en électricité et d'augmenter la résilience. Par exemple, un système de panneaux solaires sur le toit des aérogares des vols internationaux et intérieurs sert à préchauffer deux systèmes d'eau chaude utilisés dans les toilettes et dans plusieurs point de vente d'aliments et de boissons. Combinés au système du bâtiment des activités des pistes, ces panneaux permettent des économies d'énergie annuelles de plus de 8 600 GJ de gaz naturel.



Bâtiment des activités des pistes

Le bâtiment des activités des pistes de YVR regroupe toutes les opérations sur piste sous un même toit. Il comprend un certain nombre de caractéristiques de durabilité comme un champ de géothermie, une ventilation à récupération thermique, le chauffage de l'eau par énergie solaire, des panneaux photovoltaïques, une éolienne, un système de collecte d'eau de pluie et un éclairage à DEL écoénergétique. Les remarquables

caractéristiques axées sur l'énergie renouvelable de ce bâtiment sont utilisées par YVR dans le cadre d'un projet pilote comme données de référence pour définir sa capacité à produire des sources d'énergie de rechange. En 2019, on estimait à 3 290 462 kWh la consommation énergétique du bâtiment des activités des pistes dont environ 96 % provenaient de sources renouvelables.

Partenariats



En 2019, nous avons travaillé en étroite collaboration avec BC Hydro sur diverses initiatives. Nous avons renouvelé notre participation au programme de gestion de l'énergie Energy Manager de BC Hydro dans lequel un employé est chargé de gérer la mise en œuvre de projets visant à économiser l'énergie et à améliorer les procédures d'exploitation et d'entretien existantes. Nous avons également collaboré à l'élaboration d'une approche globale du développement de l'infrastructure électrique. En 2019, BC Hydro et Fortis BC ont fait part de pratiques exemplaires et ont mis en évidence des possibilités d'économies dans le cadre d'un événement pour nos locataires.



Réduction de la consommation d'eau

En tant que plaque tournante pour les correspondances, YVR joue un rôle important en ce qui concerne la conservation de l'eau. Nous nous efforçons d'améliorer l'utilisation efficace de l'eau dans l'aéroport et de créer un équilibre entre la consommation et la croissance durable.

39 %
réduction de la consommation d'eau potable par passager par rapport aux données de 2012

Dans cette section



Eau

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 303-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



Communautés locales



L'eau est l'une de nos ressources les plus importantes et la base de l'écosystème sain sur lequel reposent notre aéroport, les collectivités locales et l'environnement dans lequel nous vivons et travaillons. L'Administration de l'aéroport de Vancouver et ses partenaires commerciaux de Sea Island ont une incidence directe sur l'approvisionnement en eau de la région puisqu'ils l'utilisent à de nombreuses fins, incluant l'exploitation des aérogares, l'irrigation des espaces paysagers, le curage à l'eau des bornes d'incendie, la lutte d'urgence contre les incendies et la construction. Nous possédons et entretenons 42,8 km de conduites d'eau sur Sea Island et utilisons l'eau de la ville de Richmond.

Notre approche



Réduire l'utilisation de l'eau est une priorité essentielle en raison de l'objectif fondamental en matière d'environnement de notre plan stratégique et elle est gérée directement par notre plan de gestion de la conservation de l'eau et notre plan de gestion environnementale. Nous nous efforçons de protéger la qualité de l'eau et de réduire la consommation d'eau potable dans les différents points où elle est utilisée par l'Administration de l'aéroport, nos partenaires d'affaires et les différentes parties prenantes.

Nous avons établi des objectifs stricts pour guider nos progrès, notamment de réduire de 30 % la consommation d'eau potable à Sea Island d'ici 2020 (sous les niveaux de 2012). Nous nous conformons également aux restrictions d'utilisation

de l'eau lorsqu'elles sont imposées, comme celles qui sont émises par le Grand Vancouver, et reconnaissons que la consommation d'eau est un élément clé de notre politique sociale.

L'Administration de l'aéroport utilise diverses initiatives pour réduire la consommation d'eau. Dans la mesure du possible, nous remplaçons, modernisons et réparons l'infrastructure existante. Dans le cadre du programme Climate Smart de l'Éco-projet YVR qui aide les entreprises à déterminer comment mesurer leurs répercussions sur l'environnement et réduire leur empreinte aquatique, nous accordons une très grande importance à la collaboration avec nos locataires. Nous effectuons également des vérifications régulières à propos de l'eau et avons

offert des rabais aux locataires en fonction des initiatives adoptées afin de réduire leur consommation d'eau.

De plus, nous sommes toujours à la recherche de solutions de rechange pour améliorer notre utilisation de l'eau. Cela comprend notamment un système de collecte des eaux de pluie installé sur le bâtiment des activités des pistes et un autre qui devrait être installé dans le nouveau stationnement étagé actuellement en construction. Notre équipe cherche constamment à réaliser des gains d'efficacité en travaillant afin d'améliorer nos compteurs d'eau et notre surveillance de l'eau, de réduire la consommation d'eau dans les toilettes et plus encore.

Réduction de la consommation d'eau : résultats de 2019



Objectif de 2020 :

réduction de 30 % de la consommation d'eau potable
de Sea Island (sous les niveaux de 2012)

Résultat de 2019 :

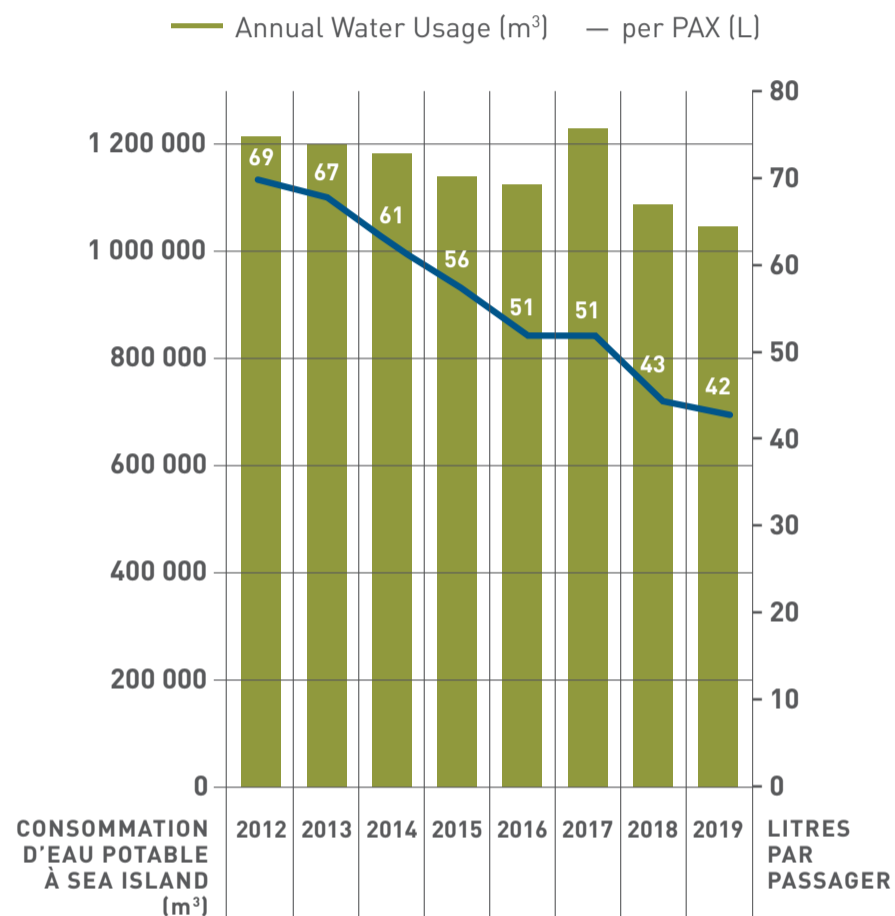
réduction de 9% de la consommation
d'eau potable



En 2019, la consommation d'eau potable dans l'ensemble de Sea Island a atteint 1 101 350 m³, soit 9 % de moins que le niveau de référence de 2012, qui était de 1 206 721 m³. Plusieurs facteurs ont contribué à cette diminution, notamment la modernisation des appareils sanitaires qui ont été remplacés par des modèles certifiés WaterSense dans l'aérogare principale et dans les locaux loués.

Tendances en ce qui concerne l'utilisation de l'eau

Alors que YVR a accueilli près d'un demi-million de passagers de plus en 2019, la consommation d'eau potable par passager a, pour sa part, diminué pour atteindre 42 L. Cette baisse est importante, car elle montre à quel point nos efforts ont permis de créer un aéroport plus efficace et plus respectueux de l'environnement.



Nos progrès

Pour atteindre notre objectif ambitieux de consommation d'eau, nous vérifions continuellement nos progrès. La Ville de Richmond a notamment remplacé trois compteurs d'eau en 2019 afin que nous puissions être bien certains d'utiliser des données exactes. En 2019, l'Administration de l'aéroport et ses partenaires commerciaux ont consommé 1 101 350 m³ d'eau provenant de la municipalité et 620 m³ tirés de la pluie. Contrairement à de nombreux autres aéroports, l'Administration de l'aéroport surveille toute l'eau consommée sur Sea Island. Cela signifie que la consommation d'eau suivie, surveillée et déclarée est également celle de nos partenaires.

Après avoir installé de nouveaux compteurs d'eau dans nos bâtiments en 2017, nous sommes désormais en mesure de suivre avec précision l'utilisation de l'eau dans les bâtiments de l'aérogare principale et de l'aérogare sud, ainsi que dans le bâtiment des activités des pistes dans lesquels nous exerçons un contrôle opérationnel de notre consommation. Ensemble, ces bâtiments exploités par l'Administration de l'aéroport ont consommé 366 290 m³ d'eau en 2019, soit une réduction de 5 % par rapport à 2018.



Gestion de l'eau

Depuis 2012, nous avons eu recours à de nombreuses initiatives pour réduire de plus de 85 000 m³ la consommation d'eau potable sur Sea Island. En 2019, les travaux effectués ont notamment inclus ce qui suit :

Modernisation des toilettes des aérogares

Nous avons lancé un programme de modernisation des toilettes de l'aérogare principale afin de remplacer 117 urinoirs, 300 toilettes et 15 robinets de lavabo, en plus d'installer 220 aérateurs. Les économies d'eau découlant de ce projet sont estimées à 35 000 m³ par an.

Évaluation technique et évaluation des ressources en eau

L'Administration de l'aéroport de Vancouver possède et gère 33 bâtiments loués à des fins commerciales, dont un certain nombre utilisent des appareils qui consomment de grandes quantités d'eau. Nous avons poursuivi nos évaluations de l'eau et de l'ingénierie dans quatre de ces bâtiments en 2019 « afin d'évaluer les conditions actuelles des appareils de plomberie, de déterminer les capacités disponibles pour le remplacement ou la modernisation, de même que les possibilités de conservation de l'eau.

Programme de rabais pour les appareils de plomberie

Nous offrons aux locataires des rabais sans frais sur les appareils de plomberie à titre d'incitatifs financiers. En 2019, nous avons continué de travailler avec deux locataires à la modernisation de 30 urinoirs à chasse d'eau continue et de 19 toilettes, ainsi qu'à l'installation de 29 aérateurs de robinets. Ces améliorations devraient permettre d'économiser 7 000 m³ d'eau par année.

Éducation et sensibilisation

Cette année, nos employés ont célébré la semaine de l'eau de la Colombie-Britannique en visitant la station d'épuration des eaux de Blackwater dans le Centre des congrès de Vancouver, un système qui permet d'utiliser 96 % d'eau recyclée dans le bâtiment, et en visionnant un documentaire intitulé « The World's Water Crisis » afin de sensibiliser les employés à la conservation de l'eau dans la vie quotidienne.

Pour aider nos partenaires d'affaires et les locataires établis à Sea Island à réduire leur empreinte hydrique, nous avons élaboré un guide de référence « Waterwise at YVR » pour les aider à prendre des décisions d'achat d'appareils à débit réduit et à faible consommation d'eau. Nous avons également créé un outil simple de calcul de la consommation d'eau pour aider les entreprises à estimer l'empreinte hydriques de leurs appareils et à déterminer quelles pièces d'équipement consomment le plus d'eau.

Recherche et développement

Bien que l'eau potable soit très abondante dans la région, nous sommes conscients des répercussions que les changements climatiques peuvent avoir, ainsi que de la possibilité que les périodes de sécheresse se prolongent. En 2019, nous n'avons pas connu de problèmes en raison de la sécheresse. Nous continuerons toutefois à tenir compte de cette éventualité dans notre système de gestion des risques.

En 2019, nous avons continué de promouvoir d'autres options pour réduire notre consommation d'eau potable et avons entrepris une évaluation préalable de captage d'eau non potable afin d'explorer des façons possibles de recueillir l'eau de pluie et les eaux souterraines ou de surface en utilisant une combinaison d'infrastructures nouvelles et existantes pour compenser l'utilisation d'eau potable pour les activités de construction à l'aéroport.

Captage des eaux de pluie

L'Administration de l'aéroport de Vancouver recueille déjà l'eau de pluie sur le toit du bâtiment des activités des pistes et l'utilise actuellement à des fins non potable. Nous surveillons de près ce système qui, selon nos estimations, permet d'économiser environ 620 m³ d'eau potable par année. Ce type de dispositif sera également inclus dans le nouveau parc de stationnement étagé de YVR dans lequel l'eau non potable sera traitée et réutilisée pour lutter contre les incendies et laver les véhicules. Nous prévoyons qu'il aura une incidence importante sur notre consommation d'eau.

Éco-projet YVR



L'Éco-projet YVR est une initiative de l'Administration de l'aéroport de Vancouver qui aide les entreprises de Sea Island à réduire leurs déchets et leur consommation d'eau et d'énergie afin de limiter leur incidence sur l'environnement et d'économiser de l'argent. Treize entreprises de Sea Island se sont inscrites en 2019. Elles ont participé à une formation sur le recyclage et l'efficacité énergétique et ont célébré le lancement de l'Éco-projet YVR.

Chaque année, nous reconnaissons les entreprises exceptionnelles de Sea Island pour leur engagement, leur enthousiasme et leur innovation hors pair en leur décernant le prix d'excellence écologique YVR. En 2019, Air Canada et l'hôtel Fairmont de l'aéroport de Vancouver ont reçu le prix d'excellence écologique YVR dans les catégories côté piste/côté ville et à l'intérieur de l'aérogare, respectivement.





Transport terrestre

YVR est une importante plaque tournante pour le transport qui est également utilisée comme carrefour pour relier les passagers aériens et le fret à différentes destinations partout dans la région. Nous cherchons à atteindre l'équilibre entre la circulation efficace des personnes et des marchandises et les efforts visant à réduire notre empreinte environnementale.

101 381
déplacements à vélo
sur Sea Island en 2019

Dans cette section



Transport terrestre

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 302-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Un réseau de transport terrestre solide et accessible, capable de soutenir les services aériens et l'exploitation d'un aéroport, est essentiel au rôle que joue YVR en tant que plaque tournante de correspondance. Même si les passagers, les entreprises et les employés ont besoin d'un accès fiable à l'aéroport et à partir de celui-ci, nous reconnaissons cependant que le transport contribue grandement aux émissions de gaz à effet de serre et qu'en tant que chef de file en matière de durabilité, nous avons la responsabilité d'en réduire les répercussions.

Notre approche



Le réseau de transport terrestre de YVR couvre l'ensemble de Sea Island et a donc des répercussions sur nos passagers, nos employés, nos partenaires commerciaux et nos fournisseurs de services. À l'extérieur de Sea Island cependant, l'accès terrestre régional varie selon différents facteurs. En tant qu'autorité responsable du transport, nous avons une influence considérable sur le transport terrestre sur Sea Island et travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires, dont TransLink, pour augmenter l'offre de transport durable.

Nous gérons le transport terrestre par l'entremise de notre plan stratégique, comme en témoigne le Plan directeur YVR 2037. Dans notre plan stratégique, nous avons précisé nos priorités en matière de transport terrestre et avons établi des liens entre notre approche et les secteurs clés de nos opérations.

Nous avons également établi un lien entre le transport terrestre et nos objectifs de réduction des gaz à effet de serre dans notre approche à l'égard des émissions atmosphériques (veuillez consulter la **page 75**).

Bien que nous n'ayons pas établi d'objectifs précis en ce qui concerne le nombre d'utilisateurs du transport en commun ou les modes de transport durables, nous en avons cependant défini un afin de soutenir et d'augmenter le nombre de modes de transport durables, en plus de continuer à réduire les émissions et à améliorer l'accès terrestre grâce à un certain nombre d'initiatives déjà en cours. Ces initiatives incluent des incitatifs antérieurs visant à étendre les parcs de taxis hybrides ayant un permis d'exploitation d'aéroport, en mettant en service les berlines entièrement électriques d'Aeroca, l'expansion de notre infrastructure de

recharge pour véhicules électriques et l'utilisation continue de la Canada Line, ainsi que l'infrastructure pour les vélos et notre zone pour téléphones portables. De concert avec TransLink, nous travaillons afin d'accroître l'accès au transport en commun de même que la fréquence et la capacité des trains de la Canada Line. Nous encourageons également nos employés à utiliser d'autres modes de transport grâce à des programmes d'encouragement et à des concours amicaux. Chaque année, nous utilisons également le sondage sur la satisfaction de la clientèle de YVR et des données sur l'achalandage de TransLink pour évaluer les progrès réalisés.

Transport terrestre : résultats de 2019

Transport en commun



Dans le cadre de son engagement envers le transport durable, l'Administration de l'aéroport a investi 300 millions de dollars dans la partie de la Canada Line qui traverse Sea Island et est utilisée pour les déplacements à destination et en provenance de l'aéroport ainsi que pour les déplacements entre différentes destinations sur Sea Island. Depuis son lancement en 2009, la Canada Line a connu un franc succès, ce qui a permis au système de transport en commun associé à l'aéroport de Vancouver d'être le plus achalandé de tous les aéroports en Amérique du Nord. Ainsi, en 2019, 10,21 millions de montées et de descentes des usagers ont été enregistrées dans les trois stations de Sea Island, en hausse de 0,2 % par rapport à 2018. Les déplacements sur la Canada Line vers l'extérieur de l'île ont ainsi augmenté de 11,8 % pour atteindre 6,63 millions alors que les déplacements vers l'île ont augmenté de 33,2 % pour atteindre 3,58 millions.



Un sondage mené en 2019 auprès des passagers aériens a révélé que, conformément aux résultats du sondage de 2018, 29 % d'entre eux ont dit utiliser le transport en commun pour se rendre à l'aéroport de Vancouver. De ces 29 %,

17 % ont utilisé la Canada Line et 12 % ont utilisé d'autres modes de transport collectif (p. ex. autobus-navettes, autobus de courtoisie et autocars). En 2015, YVR avait effectué un sondage auprès de tous les employés travaillant sur Sea Island

qui avait indiqué un taux d'utilisation des transports en commun de 25 %. De tous les employés, 13 % ont dit avoir opté pour des solutions de rechange durables, notamment le covoiturage, le vélo, la marche et les motocyclettes/scooters.

Transport actif



Nous continuons de voir une augmentation du nombre de vélos à YVR. Nos compteurs de vélos ont enregistré 99 165 utilisateurs sur Sea Island en 2019, en hausse de 11 % par rapport à 2018.

YVR a terminé la construction d'un nouveau sentier polyvalent en 2019. Le sentier longe le côté ouest du parc Larry Berg Flight Path, traverse Russ Baker Way et s'étend jusqu'à la digue près des locaux du Pacific Autism Family Network.

Cette connexion clé dans la Great Blue Heron Way ajoute 1,2 km au réseau de pistes cyclables actuel de 29 km de Sea Island.

Nous avons mis à l'essai le système de vélopartage publics sur Sea Island en nous associant à un service de vélos en libre-service disponible partout dans la ville de Richmond et installé un support à vélos près de la station Templeton du Skytrain où les membres pouvaient ramasser ou déposer des vélos.

Les employés de l'Administration de l'aéroport ont participé à l'événement semestriel Semaine vélo-boulot, parcourant 2 221 km. Des randonnées estivales à vélo ont été organisées pour sensibiliser les employés à l'infrastructure pour les vélos disponible sur Sea Island. De plus, nous avons offert un atelier gratuit d'inspection de vélo aux employés en partenariat avec Union Street Cycle, une entreprise de réparation de vélo de Vancouver.

99 165

déplacements à vélo sur Sea Island en 2019

29 km

réseau de pistes cyclables de Sea Island



Programme de déplacements écologiques



Nous continuons de voir d'excellents résultats avec le populaire programme de déplacements écologiques qui offre aux employés de l'Administration de l'aéroport un rabais de 50 \$ par mois lorsqu'ils adoptent les transports en commun, le vélo, la marche ou le covoiturage. En 2019, 34 % de notre

effectif y ont participé. Leurs efforts collectifs ont permis d'éviter 1 191 360 km de déplacements en auto et 100 tonnes d'émissions de carbone. Depuis le lancement du programme en 2006, YVR a évité 12 millions de km en déplacements en véhicule et 2 085 tonnes d'émissions.

L'Administration de l'aéroport prend part depuis longtemps au Défi Transport, un événement national d'une durée d'une semaine qui a lieu au cours de la Semaine canadienne de l'environnement pendant laquelle les Canadiens sont encouragés à marcher, à faire du vélo, à prendre les transports en commun, à faire du covoiturage ou à travailler de la maison.

Stationnement et transport terrestre



En 2019, nous avons poursuivi la construction de nos nouvelles installations de stationnement et de transport terrestre qui comprendront plus de 850 nouveaux espaces pour location de véhicules et environ 2 100 nouvelles places de stationnement.

Stationnement

En 2019, nous avons lancé notre nouveau service de stationnement, jetSet de YVR. Les clients peuvent désormais entrer dans le stationnement et laisser leur véhicule dans une allée d'arrivée désignée. De là, ils apportent leurs bagages dans le bâtiment du service à la clientèle où ils s'enregistrent et déposent leurs clés avant un trajet de cinq minutes en autobus jusqu'à l'aérogare. Cette approche et cette technologie, une première en Amérique du Nord, permettent une configuration de stationnement qui maximise l'espace et n'entraîne aucune réduction nette des places de stationnement.

Avec le nouveau modèle de voiturier, les navettes n'ont plus besoin de faire le tour du terrain; elles peuvent prendre et déposer les passagers à un seul endroit, ce qui réduit le nombre de navettes nécessaires et le nombre de kilomètres parcourus. Pour améliorer l'expérience globale, nous avons également

installé des bornes de recharge pour véhicules électriques où les préposés au stationnement veillent à ce que les batteries des véhicules électriques soient complètement rechargées au moment où les clients reviennent chercher leur voiture. Enfin, notre service d'autobus jetSet est devenu plus efficace avec la nouvelle configuration qui permet de réduire la distance parcourue par les autobus dans le parc de stationnement

En 2019, nous avons également installé des panneaux de signalisation antiralentini dans le stationnement de la aire d'attente pour téléphone cellulaire.

Bornes de recharge pour véhicules électriques

14 342
recharges de véhicules
en 2019, en hausse
de 83 %

YVR a installé 69 bornes de recharge pour véhicules électriques que peuvent utiliser le public, les employés et les utilisateurs du parc automobile. Ainsi, en 2019, nous avons enregistré 14 342 recharges dans les bornes destinées au public et à nos employés,

soit une augmentation de 83 % par rapport au nombre de recharges effectuées en 2018. Depuis l'installation de la première borne de recharge en 2013, nous avons vu le nombre de recharges augmenter chaque année pour atteindre 29 817 cette année. En 2019, nous avons installé d'autres bornes de recharge pour véhicules électriques dans le stationnement jetSet YVR, ainsi que dans le stationnement des employés de Templeton dans le cadre d'un projet particulier.

Programme de taxi

Le programme de taxi de YVR a continué de croître. En 2019, nous avons enregistré un nombre record de 1,32 million de déplacements à partir de l'aéroport, en hausse de 4,5 % par rapport à 2018. Pour réduire les pénuries de taxis et les longs temps d'attente, un nouveau service de taxi et 117 permis supplémentaires ont été ajoutés au parc de taxis de YVR. Un programme saisonnier de taxis a également été créé, ajoutant 186 taxis de plus pendant les mois de pointe de l'été.

En 2019, on comptait 695 taxis en activité à l'aéroport international de Vancouver, dont 504 sont des véhicules hybrides électriques, en hausse de 23 % par rapport à 2018.



Protection de la santé des écosystèmes

YVR s'efforce de protéger les écosystèmes de Sea Island et des environs. Des évaluations robustes des répercussions environnementales de chacun des projets à l'utilisation d'une vaste gamme d'initiatives et de programmes pour gérer l'habitat naturel, nous mettons tout en œuvre pour nous assurer que la sécurité et la réussite de nos activités sont conformes à la santé et au bien-être du monde naturel.



Certifié Salmon-Safe— quatre années de suite

Dans cette section



Biodiversité, restauration

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 304-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation



Communautés locales



Les efforts déployés par l'Administration de l'aéroport de Vancouver pour protéger l'environnement vont bien au-delà de notre engagement à réduire notre incidence. En fait, ils découlent de notre conviction profonde que, sans un écosystème sain, ni notre entreprise ni nos collectivités ne peuvent prospérer puisque la santé de l'écosystème est à la base de tout, de l'économie à la sécurité.

Notre approche



YVR est située à Sea Island, dans la ville de Richmond, à l'embouchure du fleuve Fraser où l'on retrouve l'un des plus vastes estuaires de la côte ouest de l'Amérique du Nord. En plus d'être un important refuge pour les oiseaux migrateurs, cet estuaire est l'une des plus importantes voies de migration pour les saumons de la côte ouest. Nos activités se déroulent donc dans une région écologiquement riche où l'on retrouve Sturgeon Bank, une aire provinciale de gestion de la faune ayant une valeur importante en ce qui concerne l'habitat intertidal, qui fait partie à la fois des sites RAMSAR et du Réseau de réserves pour les oiseaux de rivage dans l'hémisphère occidental; Sea Island Conservation Area, gérée par le Service canadien de la faune en raison de la valeur de certains habitats naturels; Swishwash Island, qui comprend des terrains privés appartenant à Conservation de la nature Canada et sont gérés comme réserve naturelle; ainsi qu'Iona Island Regional Park et le McDonald Beach Park. Comme nous louons de Transports Canada 13,4 km² de terres sur Sea Island, nous sommes également chargés d'assurer l'équilibre

entre la sécurité des opérations aéroportuaires, la gestion de la faune et la protection de l'environnement.

Nous reconnaissons que nos activités peuvent avoir des répercussions tant sur Sea Island que sur les terres environnantes. C'est donc pour les atténuer que nous structurons nos efforts en fonction du Plan de gestion environnementale qui inclut une priorité stratégique claire, soit d'améliorer la santé de l'écosystème, grâce à objectifs précis incluant le maintien de notre certification Salmon-Safe, la gestion de la qualité de l'eau, la lutte contre les espèces envahissantes et l'équilibre entre la nécessité d'assurer la sécurité aérienne et la protection d'importantes espèces sauvages. Cette approche vise non seulement à minimiser et à atténuer notre incidence sur l'environnement, mais aussi à améliorer la santé des écosystèmes.

Nos efforts s'harmonisent également avec la politique sur la sécurité, la sûreté et l'environnement et avec la politique sociale de YVR. Nous avons notamment pris des engagements clairs afin de nous conformer aux lois environnementales

d'Environnement et Changement climatique Canada, aux lois applicables de Transports Canada, à la *Loi sur les espèces sauvages au Canada*, à la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, à la *Loi sur les espèces en péril* et à la *Loi sur l'évaluation d'impact*, qui est entrée en vigueur le 28 août 2019 et remplace la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Nos activités s'inscrivent dans un éventail de plans et de programmes, comme un plan de lutte antiparasitaire intégrée, un programme d'évaluation environnementale et un programme de gestion des habitats naturels. L'équipe responsable de l'environnement travaille notamment avec un vaste groupe d'experts et d'organisations pour assurer le respect de nos engagements. Elle prend notamment part à tous les aspects de la planification et de l'exploitation de l'aéroport, y compris l'examen des composantes environnementales associées au processus d'émission des permis relatifs aux installations et la coordination des mises à jour des lignes directrices de conception durable de YVR. Elle gère également de façon proactive la protection des ressources naturelles

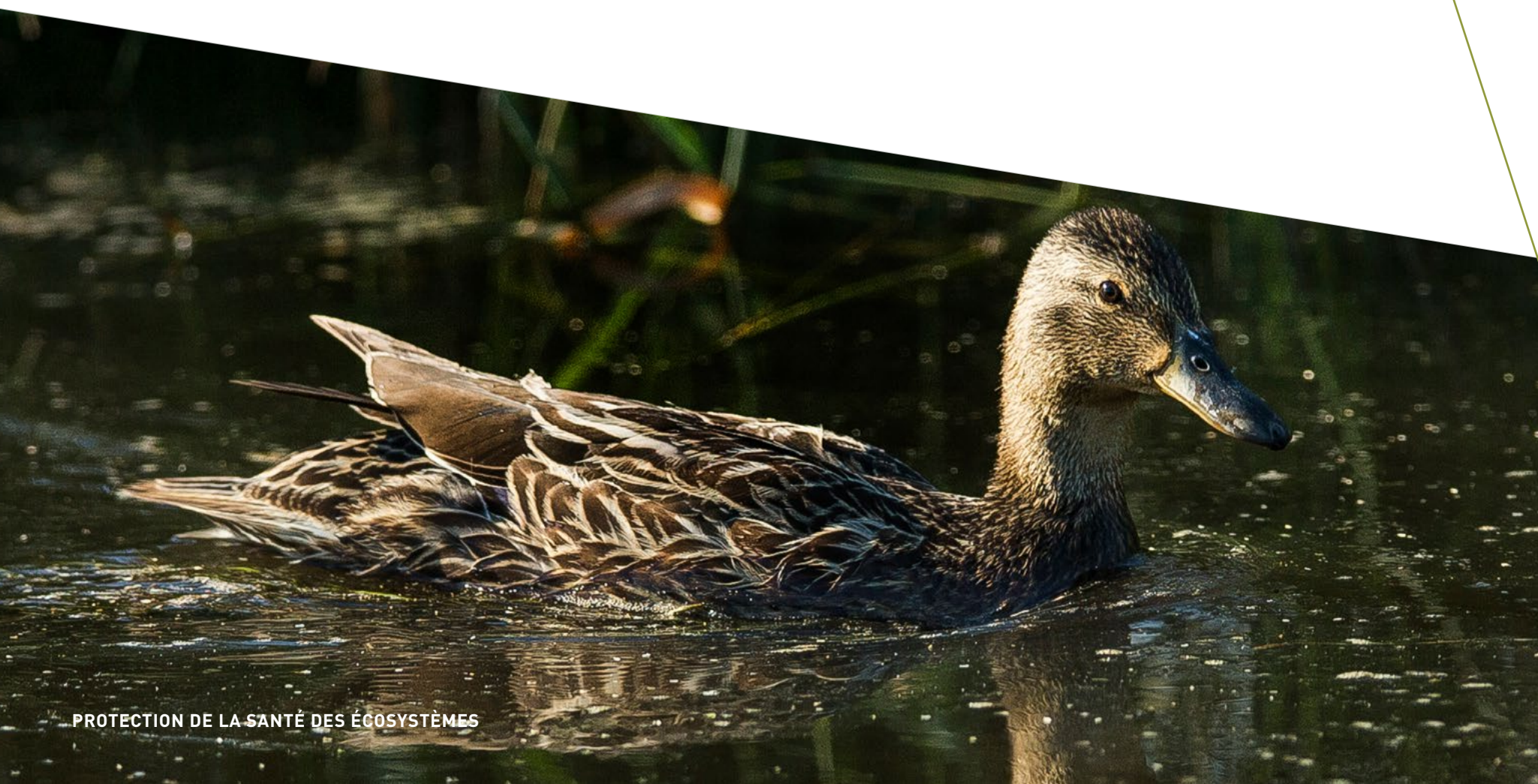
et culturelles et des sites contaminés, en plus d'effectuer des évaluations environnementales et de surveiller tous les projets de construction pour s'assurer qu'ils respectent nos normes environnementales. Elle identifie aussi les ravageurs et les espèces envahissantes et utilise des approches écologiques pour en atténuer l'impact. Elle effectue régulièrement des évaluations de la durabilité des nouvelles activités et installations de l'aéroport en se fondant sur notre document d'analyse de cas sur la durabilité qui nous aide à réduire l'éventail des options grâce à une matrice complète fondée sur nos quatre piliers de la durabilité (développement économique, social et environnemental, et gouvernance).

YVR a également mis sur pied un programme de gestion de la faune, conforme aux lignes directrices établies par Transports Canada, qui inclut le piégeage, l'étiquetage et la relocalisation des rapaces (consulter la section **Sûreté et sécurité**).

Restauration

L'Administration de l'aéroport de Vancouver a adopté un programme sur les sites contaminés qui vise à protéger la santé humaine et l'environnement. Elle utilise, pour ce faire, son propre programme à quatre volets (identification du site, attribution des responsabilités ainsi que plans de gestion et de surveillance) qui est conforme aux lignes directrices et aux procédures environnementales fédérales et provinciales sur la remise en état des terrains.

Malgré le transfert de la gestion de YVR à l'Administration de l'aéroport de Vancouver en 1992, Transports Canada continue d'assumer la responsabilité financière de tous les sites contaminés de longue date et inscrits sur le bail foncier. Nous continuerons donc de travailler avec Transports Canada afin de nous occuper de ces sites dans le cadre de notre programme sur les sites contaminés. Nous effectuerons également des échantillonnages de la qualité de l'eau dans l'ensemble de l'île et des analyses indépendantes en laboratoire afin d'en surveiller l'environnement naturel.



Protection de la santé des écosystèmes : résultats de 2019

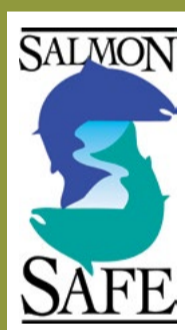


Objectif de 2020 : obtention de la certification Salmon-Safe

Résultat de 2019 : obtention de la certification Salmon-Safe pour la quatrième année de suite



Gestion de l'habitat naturel



Certification Salmon-Safe

En 2016, YVR fut le premier aéroport en Amérique du Nord à obtenir la certification Salmon-Safe qui reconnaît l'engagement envers l'environnement. Depuis, nous avons su conserver cette certification, ce qui constitue l'un des objectifs pour 2020 indiqués dans notre plan de gestion environnementale, en plus d'avoir élaboré des façons novatrices de restaurer, de protéger et d'améliorer notre écosystème.

Dans le cadre de l'entente d'amitié de 30 ans, YVR et la bande indienne Musqueam ont collaboré en 2019 pour améliorer l'habitat de Sea Island grâce à un programme de gestion des plantes envahissantes. Nous avons notamment retiré plus de 4 000 kg de plantes envahissantes d'une partie de l'habitat fluvial, notamment du bambou, de la ronce discolorée, du genêt à balais et du lierre anglais.

Paysages durables

Nous améliorons constamment nos pratiques en matière d'aménagement paysager. Ainsi, en 2017, nous avons réalisé une étude sur la gestion des aménagements tolérants à la sécheresse. Nous y avons donné suite en 2018, en dressant une liste de plantes résistantes à la sécheresse, axée notamment sur les plantes indigènes que nous utilisons désormais dans la conception des espaces paysagers. Nous avons conçu le nouveau parc de stationnement économique à long terme, qui démontre l'application à la gestion des eaux pluviales des principes de conception sécuritaires pour l'habitat du saumon. Conformément à notre engagement envers la durabilité, le

stationnement comprend plusieurs initiatives en gestion de l'environnement, dont la mise en place de rigoles de drainage biologique entre les îlots d'espaces de stationnement comme filtre naturel pour l'eau de ruissellement.

Envahissantes et lutte antiparasitaire

En 2019, nous avons poursuivi la mise en œuvre de notre nouveau plan de lutte antiparasitaire intégrée. Nous avons mené une enquête sur les plantes envahissantes pendant l'été et offert un atelier de formation aux employés et aux entrepreneurs de l'Administration de l'aéroport, axé sur l'identification et les pratiques exemplaires associées.

Nous adhérons également aux pratiques exemplaires de gestion des mouvements des sols afin de prévenir la propagation des espèces envahissantes.

Contributions à la conservation

YVR coordonne et commande, en collaboration avec Ocean Wise et l'aquarium de Vancouver sur Sea Island à Iona Beach, le Grand nettoyage annuel des rivages canadiens. En 2019, plus de 415 bénévoles, incluant M. Malcolm Brodie, maire de Richmond, et M^{me} Sheila Malcolmson, députée, sont venus retirer des déchets de l'habitat à proximité de Iona Beach.

Restauration

En 2019, aucun nouveau site contaminé n'a été identifié sur Sea Island. Cette année, à la suite d'enquêtes menées par l'Administration de l'aéroport, Transports Canada a ajouté à l'inventaire des sites contaminés fédéraux un site contaminé qui avait déjà été identifié à YVR. Nous avons continué de mener des enquêtes et de mettre des plans de gestion en œuvre, dont certains incluaient l'enlèvement hors sites des sols contaminés pour les envoyer dans des installations autorisées afin d'assurer la protection de la santé humaine et de l'environnement.

Examens environnementaux

Notre équipe responsable de l'environnement a effectué un grand nombre de visites et d'examens de sites en 2019. Pour avoir plus de détails sur l'évaluation des répercussions environnementales des résultats des collectivités locales pour 2019, veuillez consulter la **page 146**.



Gestion du bruit



Nous reconnaissons l'importance de gérer le bruit associé aux opérations aériennes. Notre approche est fondée sur le fait d'être un bon voisin et un bon partenaire d'affaires, ce qui veut dire que nous mettons tout en œuvre pour établir un équilibre entre les besoins de nos collectivités et notre engagement à exploiter une plaque tournante de correspondance efficace et fiable.

77 signalements de problèmes de bruit par 10 000 mouvements d'aéronefs sur la piste

Dans cette section



Bruit aéronautique

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes



Administration de l'aéroport de Vancouver



Compagnies aériennes



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Communautés locales



Gouvernement et organismes de réglementation



Le bruit des aéronefs fait partie intégrante du fonctionnement d'un aéroport et peut aussi être une source de dérangement pour les collectivités locales. L'Administration de l'aéroport de Vancouver reconnaît que nous devons adopter une approche responsable et équilibrée à l'égard de la gestion des impacts sociaux et environnementaux pour assurer le bien-être de nos collectivités locales tout en atteignant nos objectifs commerciaux.

Notre approche



Nous reconnaissons que le bruit peut avoir une incidence sur les communautés situées sous les trajectoires de vol des aéronefs et dans les zones à proximité de l'aéroport. En vertu des dispositions de son bail foncier avec Transports Canada, l'Administration de l'aéroport est responsable des activités de gestion du bruit dans une zone de 18,5 km (10 milles marins) autour de l'aéroport. Nous gérons le bruit grâce à notre plan de gestion du bruit aéronautique et des initiatives connexes prévues dans le plan de gestion du bruit. Nous rédigeons un nouveau plan tous les cinq ans et le soumettons à l'examen et à l'approbation de Transports Canada.

Le plan de gestion du bruit aéronautique se conforme aux exigences de notre bail foncier, de notre politique sociale, du Règlement de l'aviation canadien et de la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur la gestion du bruit des aéronefs. Nous nous engageons à nous conformer à tous les règlements et à toutes les obligations prévues dans notre bail foncier. Nous voulons réduire au minimum les perturbations pour les habitants des collectivités qui se trouvent à proximité de l'aéroport, tout en reconnaissant la nécessité de maintenir des activités aéroportuaires sécuritaires et efficaces à toute heure

du jour et de la nuit. Nous atteignons cet objectif grâce aux éléments de base de notre programme :

- consulter le Comité de gestion du bruit aéronautique (ANMC) de YVR sur tous les aspects des activités de gestion du bruit et demander des commentaires aux membres sur la mise en œuvre des initiatives décrites dans le plan de gestion du bruit. L'ANMC comprend des représentants de Musqueam, des villes de Richmond, de Vancouver, de Delta et de Surrey, ainsi que des membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada, de la Floatplane Operators Association, du Comité des opérations des compagnies aériennes de l'aéroport international de Vancouver, de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, de NAV CANADA et de Transports Canada;
- surveiller et évaluer les niveaux de bruit des aéronefs dans la collectivité;
- mettre à jour les procédures d'exploitation appropriées (procédures d'atténuation du bruit, directives et procédures des activités des pistes) afin de réduire au minimum le bruit provenant des opérations aériennes;

- utiliser notre enceinte de point fixe au sol pour l'entretien associé aux points fixes afin de réduire au minimum le bruit dans la collectivité;
- répondre aux questions et aux préoccupations de la collectivité au sujet du bruit des aéronefs et fournir de l'information à ce sujet;
- participer aux discussions sur la gestion du bruit à l'échelle nationale et internationale, et soutenir ces discussions afin d'élaborer de nouvelles normes et technologies pour atténuer le bruit;
- établir des partenariats et collaborer avec les intervenants des collectivités et du secteur de l'aviation;
- mener chaque année un sondage communautaire pour effectuer un suivi du niveau de nuisance sonore associé aux aéronefs;
- collaborer avec les villes locales afin de favoriser un aménagement du territoire compatible pour les zones entourant l'aéroport, exposées au bruit des aéronefs.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'approche de YVR en matière de gestion du bruit, veuillez consulter le site yvr.ca/noise.

Gestion du bruit : résultats de 2019

Gestion du bruit

En 2019, nous avons mis en œuvre le plan de gestion du bruit de l'aéroport de Vancouver—de 2019 à 2023, un élément essentiel de notre programme de gestion du bruit aéronautique qui définit les initiatives et les grands axes de travail. Nous avons élaboré le plan actuel en 2018 avec le soutien du Comité de gestion du bruit aéronautique de YVR et la contribution de la collectivité.

En 2019, les travaux effectués ont consisté notamment à :

- préparer un plan de travail pluriannuel pour remplacer le matériel dans nos terminaux de surveillance du bruit (« NMT ») actuels et déterminer les emplacements possibles pour de nouveaux NMT. L'Administration de l'aéroport entretient actuellement un réseau de 20 NMT situés dans la collectivité, ce qui aide à déterminer dans quelle mesure les niveaux de bruit des aéronefs contribuent au niveau de bruit global des sites;

- poursuivre le déploiement de notre terminal portatif de surveillance du bruit dans la collectivité de Musqueam pour l'aider à comprendre l'exposition au bruit dans la région et permettre une analyse des tendances;
- participer à des groupes de travail nationaux du secteur avec d'autres aéroports et des intervenants clés pour discuter des nouveaux enjeux liés au bruit;
- aider à coordonner les études et les évaluations de divers projets d'immobilisations aéroportuaires afin de réduire au minimum les répercussions du bruit au sol sur les collectivités environnantes.

Nous avons également continué d'utiliser notre enceinte de point fixe au sol, une structure conçue pour réduire le bruit lors de l'entretien associé aux points fixes et principalement utilisé par les jets d'affaires et les avions à hélice du côté sud de l'aéroport. Le nombre de points fixes effectués à YVR chaque année varie en fonction des exigences des exploitants en matière d'entretien. En 2019, environ 980 points fixes ont été effectués dans notre enceinte de point fixe au sol, soit une diminution de 7 % par rapport à 2018.



Vos commentaires

Selon le sondage réalisé en 2019 auprès de la collectivité des résidents du Grand Vancouver, 85 % des répondants ont déclaré ne pas être contrariés par le bruit des aéronefs, comparativement à 80 % en 2018.

En 2019, nous avons enregistré 77 préoccupations liées au bruit par 10 000 mouvements d'aéronefs, une augmentation par rapport aux

27 préoccupations liées au bruit par 10 000 mouvements d'aéronefs enregistrés en 2018. Ces préoccupations ont été communiquées par l'entremise de notre système de gestion des plaintes et d'intervention; au cours de l'année; nous avons reçu 2 546 plaintes provenant de 239 personnes au sujet du bruit associé aux opérations aériennes de YVR. En 2019, six personnes ont déposé chacune plus de 30 plaintes,

lesquelles représentent 84 % du nombre total de plaintes reçues. Bien que l'Administration de l'aéroport offre régulièrement de rencontrer des personnes afin de discuter de leurs préoccupations et de leur fournir des renseignements supplémentaires sur l'exploitation des aéronefs, ces offres sont le plus souvent refusées.



Prix Fly Quiet

Les prix annuels Fly Quiet de YVR reconnaissent les compagnies aériennes qui font preuve de bonnes pratiques en matière de gestion du bruit. Les gagnants sont sélectionnés en fonction des plus faibles niveaux de bruit moyens

mesurés et du fait qu'ils se conforment aux procédures d'atténuation du bruit de YVR. Nous sélectionnons les gagnants selon trois catégories d'aéronefs, soit gros porteur, fuselage étroit et avion à hélice. Les lauréats des prix Fly Quiet

de 2019 sont : tous les avions de Nippon Airways (aéronefs à réaction gros porteurs), Air Canada (aéronefs à réaction à fuselage étroit) et Jazz Aviation (avions à hélice).



JAZZ AVIATION:
avions à hélice



AIR CANADA:
aéronefs à réaction
à fuselage étroit



ALL NIPPON AIRWAYS:
aéronefs à réaction
gros porteurs

FÉLICITATIONS À NOS GAGNANTS!

Nos collectivités

Nous sommes déterminés à servir notre région en bâtissant une équipe dévouée et diversifiée, qui vise l'excellence. Nous mettons beaucoup d'efforts afin de favoriser le succès de cette équipe et nous efforçons constamment d'atteindre le plus haut niveau de sûreté et de sécurité pour nos passagers, nos partenaires et nos collectivités, tout en exploitant une plaque tournante prospère qui offre une vaste gamme d'avantages sociaux et économiques à la région.



SOCIAL

114

SUJET IMPORTANT :
**PRATIQUES EN MATIÈRE
D'EMPLOI**

141

SUJET IMPORTANT :
COMMUNAUTÉS LOCALES

121

SUJET IMPORTANT :
**SANTÉ ET SÉCURITÉ
DES EMPLOYÉS**

148

COMMUNICATIONS

125

SUJET IMPORTANT :
**DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ
DES CHANCES**

131

SUJET IMPORTANT :
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

136

SUJET IMPORTANT :
**IMPACT ÉCONOMIQUE
INDIRECT**

Pratiques en matière d'emploi

Les employés de l'Administration de l'aéroport de Vancouver sont le reflet de nos valeurs fondamentales, soit sécurité, responsabilité, travail d'équipe et innovation, et nous nous engageons à leur fournir les outils et le soutien dont ils ont besoin pour prospérer.

11 ans
durée moyenne
d'emploi au sein
de l'Administration
de l'aéroport
de Vancouver

Dans cette section



Conditions de travail des employés, perfectionnement et formation des employés, pratiques de travail

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

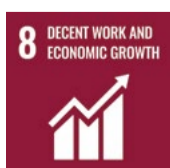
GRI 401-1, 404-2



Administration de l'aéroport de Vancouver



Gouvernement et organismes de réglementation



Avoir une équipe motivée, dans laquelle chaque membre est fier de son travail et va au-delà de ce qui lui est demandé, est essentiel pour que YVR puisse offrir une expérience client exceptionnelle. Offrir une solide culture en milieu de travail qui appuie et encourage l'équipe est un élément essentiel de notre mission qui consiste à relier fièrement la Colombie-Britannique au monde.

Notre approche



YVR est un moteur économique qui génère des milliers d'emplois sur Sea Island, notamment au sein de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, des différentes compagnies aériennes et des divers partenaires commerciaux de l'aéroport. Dans le cadre de notre stratégie relative aux talents, nous nous efforçons de bâtir et de conserver la meilleure équipe qui soit en attirant et en retenant les talents appropriés. Nous veillons à ce que nos employés aient toutes les ressources nécessaires pour construire et exploiter une plaque tournante de correspondance primée. Nous sommes également constamment à la recherche de nouveaux programmes et outils afin de nous assurer que notre main-d'œuvre demeure mobilisée, de l'approvisionnement stratégique au recrutement en passant par le perfectionnement en leadership et les programmes de récompense axés sur le rendement.

Conditions de travail des employés

Nous sommes déterminés à offrir un milieu de travail sain et sécuritaire. Nous faisons la promotion de la santé et du bien-être par différents moyens, des cours de conditionnement physique à l'éducation en santé mentale en passant par les congés sans solde, y compris les congés familiaux payés et les congés de maternité. Nous offrons également des postes de travail adaptés et du soutien ergonomique, et notre Comité mixte de santé et de sécurité au travail examine les politiques, programmes et pratiques de travail sécuritaires, en plus de régler les problèmes de sécurité et de santé par consensus.

Nous reconnaissons et célébrons les réussites et jalons par des programmes de récompenses. Cela inclut nos prix Stellar qui constituent la forme de reconnaissance la plus élevée que les employés de YVR puissent recevoir, les prix Bravo qui récompensent ceux qui vont au-delà de leurs fonctions habituelles, ainsi que les prix remis pour longs états de service qui célèbrent l'engagement à long terme des employés qui ont travaillé pour l'Administration de l'aéroport de Vancouver pendant 5, 10, 15, 20, 25 et même 35 ans.

Pour favoriser l'amélioration constante, nous encourageons la rétroaction au moyen de sondages auprès des employés, de réunions de tous les employés, de discussions sur l'encadrement et le rendement, d'un site intranet et plus encore.

Perfectionnement et formation des employés

L'Administration de l'aéroport de Vancouver soutient le perfectionnement de ses employés en gérant de façon proactive le rendement et en créant diverses possibilités d'apprentissage. Dans le cadre de notre stratégie de développement du leadership et des compétences, nous offrons des programmes intégrés complets de formation et de perfectionnement qui donnent aux employés les outils d'apprentissage dont ils ont besoin pour réaliser leur plein potentiel. Nous les aidons notamment à atteindre leurs objectifs d'apprentissage et de perfectionnement en leur offrant environ 400 cours et en leur donnant accès à un processus de perfectionnement professionnel en ligne qui les aide à tracer un cheminement professionnel. Nous offrons des programmes concurrentiels de rémunération et d'avantages sociaux ainsi qu'un programme de gestion du rendement, dans lequel les employés décrivent leurs objectifs et leurs plans de perfectionnement chaque année et obtiennent une rétroaction sur le rendement, ce qui permet d'obtenir une évaluation finale de leur rendement.

Dans le cadre du Programme de perfectionnement en gestion et en leadership, nous offrons du soutien aux leaders émergents et chevronnés afin qu'ils puissent réaliser leur plein potentiel. Nous offrons notamment un cadre qui combine la formation autonome, la formation expérientielle et une formation officielle destinée aux dirigeants. De plus, nous avons également mis sur pied un programme de planification de la relève qui nous aide à trouver les employés actuels qui ont le potentiel d'occuper des postes de direction de différents niveaux et de leur offrir tout le soutien requis.

Pratiques du travail

Nous employons des pratiques de travail équitables et travaillons en collaboration avec nos fournisseurs et nos sous-traitants pour faire la promotion de ces pratiques au sein de leur organisation, conformément au Code de conduite des fournisseurs de l'Administration de l'aéroport.

Nos normes de rendement sont fondées sur les conventions de travail principales de l'Organisation internationale du Travail. Elles incluent notamment les conventions axées sur l'emploi choisi librement, l'âge d'emploi, la lutte contre la discrimination et la diversité, la santé et la sécurité, le traitement des employés, la liberté d'association et la négociation collective, les salaires et les avantages sociaux, les heures de travail, la responsabilité environnementale et les pratiques professionnelles anticorruption.

Les employés non exemptés de l'Administration de l'aéroport de Vancouver font partie d'une unité de négociation de la section locale 20221 de l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC). L'année 2019 a marqué la troisième année de la convention collective actuelle, qui viendra à échéance à la fin de 2022. La convention a pour but d'assurer des relations harmonieuses et mutuellement avantageuses entre l'Administration de l'aéroport de Vancouver, le syndicat et les employés et précise les conditions d'emploi.



Pratiques en matière d'emploi : résultats de 2019

La réussite commence par une équipe motivée qui prend soin de chaque client et qui est fière de son travail. En 2019, l'équipe de l'Administration de l'aéroport compte désormais 539 employés, puisque 65 nouveaux employés s'y sont ajoutés. La durée moyenne de service des employés de 11 ans témoigne de l'engagement de l'effectif, alors que notre classement parmi les meilleurs employeurs de la Colombie-Britannique, pour la treizième année consécutive, montre que nous sommes remarquables.

Notre taux de roulement volontaire était de 4,82 % en 2019, comparativement à 4,5 % en 2018, en raison de la vigueur du marché du travail. Il n'y a eu aucune mises à pied en 2019.

Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel

Nombre total de nouveaux **employés** de l'Administration de l'aéroport de Vancouver embauchés en 2019 par groupe d'âge, sexe et région*.

	Moins de 30 ans	De 30 à 50 ans	Plus de 50 ans	Homme	Femme	Total
Nombre total	13	45	7	36	29	65
Nouveaux employés en % de l'effectif total						12,06 %

Nombre total et **taux de roulement du personnel** de l'Administration de l'aéroport de Vancouver en 2019 par groupe d'âge, sexe et région*.

	Moins de 30 ans	De 30 à 50 ans	Plus de 50 ans	Homme	Femme	Total
Nombre total	6	26	10	18	24	42
Taux de roulement en % de l'effectif total						7,79 %

*L'Administration de l'aéroport fonctionne comme une seule entité, située sur Sea Island.

Stratégie relative aux talents

La stratégie relative aux talents englobe un éventail de pratiques, de programmes et d'outils utilisés dans notre organisation. Les principales activités de 2019 comprenaient l'approvisionnement et le recrutement, la gestion du rendement, la gestion de carrière, la rémunération et les récompenses, la gestion de la relève, le développement du leadership et des compétences et la planification stratégique de l'effectif.

Nous avons terminé une évaluation des besoins en formation en 2017 dans laquelle nous avons déterminé les compétences futures propices à la réussite. En 2019, nous avons intégré ces compétences dans notre cadre de développement du leadership et des compétences, en ajoutant de nouveaux cours et en faisant la promotion de ceux qui correspondent à ces compétences.

Perfectionnement professionnel

Gestion du rendement

La gestion du rendement est le processus continu qui consiste à établir des objectifs, à évaluer les progrès et à fournir un encadrement et une rétroaction de façon continue pour s'assurer que les employés atteignent leurs buts et leurs objectifs professionnels. En 2019, 73 % des employés appartenant à l'unité de négociation ont effectué des évaluations de rendement pour l'année de rendement 2018. Les gestionnaires qui ont travaillé pour l'Administration de l'aéroport pendant au moins trois mois ont soumis leurs évaluations de rendement pour l'année de rendement 2018.

Apprentissage continu

Notre équipe des Ressources humaines gère plusieurs programmes qui favorisent la formation continue et le perfectionnement en leadership.

En 2019, les employés de l'Administration de l'aéroport ont suivi 6 246 cours, soit en moyenne 12 par personne. La majorité de ces cours étaient des cours de formation en ligne assistée par ordinateur (58 %), suivis de cours présentiels dirigés par un instructeur (41 %) et des cours de formation externe (1 %).

Neuf gestionnaires ont terminé le programme de certificat offert par l'école Sauder de l'Université de Colombie-Britannique en partenariat avec Corporate Management Excellence, et nous avons parrainé quatre employés de niveau directeur qui ont suivi le programme de développement du leadership des cadres de la Rotman School of Management.

Nous avons également offert un programme destiné aux leaders émergents, Navigating through Change, pour les non-cadres. En 2019, 23 employés ont participé au programme (72 y ont participé depuis sa création en 2014) et 28 d'entre eux ont été promus à un poste plus élevé au sein de l'organisation.

Autres possibilités de formation

Nous soutenons un éventail de programmes de formation officielle, y compris le programme de formation professionnelle et d'apprentissage de la Industry Training Authority, un programme de formation externe pour le perfectionnement professionnel, un programme de formation à long terme qui offre un remboursement des frais de scolarité totalisant plus de 20 000 \$ et remet chaque année jusqu'à 20 bourses d'une valeur de 2 000 \$ chacune aux enfants de nos employés. En 2019, six employés ont accédé au programme de formation à long terme.



Reconnaissance



Lors de notre fête de Noël de 2019, nous avons remis trois prix pour la sécurité, la responsabilisation et l'innovation à différentes personnes, ainsi qu'un prix d'équipe.



Nous avons reconnu 141 employés dont le rendement a été de loin supérieur aux attentes et leur avons remis des cartes-cadeaux d'une valeur totale de près de 5 000 \$ dans le cadre des prix Bravo.



Nous avons également remis 53 prix pour longs états de service.

Rétroaction des employés

Nous effectuons un sondage sur l'engagement des employés tous les deux ans et communiquons les résultats aux réunions des employés. En 2019, nous avons mené pour la première fois un sondage éclair, un court sondage qui sert à suivre de près les niveaux et les facteurs d'engagement. Les résultats indiquent un taux de participation de 86 % et un taux d'engagement de 78 %, soit 1 % de plus qu'en 2018.



Rémunération et avantages sociaux

Conformément à la convention collective, nous rendons publique notre structure de rémunération qui tient compte d'un vaste ensemble de postes inclus dans l'unité de négociation. La structure salariale comporte 11 échelles salariales, chacune comportant six échelons que les employés passent chaque année. Cela va de l'échelle 1, avec un salaire de base variant entre 36 812 \$ et 48 111 \$, à l'échelle 11, qui comprend des rôles comme celui d'ingénieur de projet principal, de chef de projet et d'analyste financier d'entreprise avec un salaire variant entre 85 648 \$ et 111 935 \$. Le salaire de base médian des employés syndiqués en 2019 était de 83 202 \$. La convention collective prévoyait une augmentation de salaire de 2 % à compter du 1^{er} janvier 2019.

Le syndicat et la direction ont élaboré conjointement un système d'évaluation des postes pour assurer l'équité interne et la neutralité des genres. En vertu de ce système, nous évaluons les emplois en fonction d'une structure à neuf facteurs qui inclut notamment les compétences, les efforts, les responsabilités et les conditions de travail, comme l'exige la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Une fois les postes évalués, ils sont intégrés à la structure salariale de l'unité de négociation. Les hommes

et les femmes embauchés dans des emplois de valeur interne égale sont rémunérés selon la même échelle salariale et progressent selon les six mêmes échelons dans chacune des échelles salariales.

Dans le cas des postes de gestion et des postes exemptés qui ne sont pas des postes de direction, il existe un système d'évaluation des emplois semblable qui évalue chacun des postes et les intègre dans une structure avec huit niveaux de rémunération allant de A à H. Dans l'ensemble, les niveaux A et B comprennent les professionnels de l'administration, les niveaux C et D sont formés de professionnels des ressources humaines et les niveaux E à H des gestionnaires et des directeurs de différents niveaux. Au 31 décembre 2019, les femmes qui travaillaient dans l'ensemble des huit niveaux recevaient un salaire moyen égal au salaire moyen des hommes, car aucun titulaire n'était de niveau A et aucun homme n'occupait de poste dans les niveaux B et C.

Griefs et arbitrage

Nous avons entendu cinq griefs en 2019. Deux d'entre eux étaient liés au fait que des employés avaient été congédiés et ont tous deux été réglés par la médiation, et un grief d'employé a été soumis à l'arbitrage; l'audience doit avoir lieu en août 2020. Le syndicat a déposé deux griefs; un a été abandonné et l'autre a été réglé.



Santé et sécurité



La santé et la sécurité sont essentielles à notre succès. Afin de pouvoir offrir un milieu de travail sécuritaire, nous nous assurons de maintenir des normes rigoureuses qui respectent et dépassent toutes les exigences et de les évaluer constamment, tant par la formation que par l'éducation et la participation aux activités de notre secteur.

91 %
note accordée par WorkSafeBC pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité

Dans cette section



Santé et sécurité des employés



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 403-2



Administration de l'aéroport de Vancouver



Compagnies aériennes



Gouvernement et organismes de réglementation



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Des milliers de personnes travaillent sur Sea Island au soutien de l'exploitation de YVR. Elles représentent une équipe diversifiée qui va des ingénieurs aux entreprises de transport, en passant par les détaillants partenaires et le personnel d'exploitation. Nous sommes déterminés à protéger la santé et la sécurité de tous les membres de notre équipe.

Notre approche



L'Administration de l'aéroport de Vancouver est régie par le gouvernement fédéral en vertu de la *Partie II du Code canadien du travail* et du Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail associé. Nous gérons la santé et la sécurité par l'entremise de la stratégie à l'intention des employés qui comprend une politique intégrée sur la sécurité, la sûreté et l'environnement, et fournit le cadre qu'utilise notre système de gestion de la santé et de la sécurité. Ce système est vérifié par le programme de vérification des certificats de reconnaissance et fondé sur le modèle d'amélioration continue « planifier, faire, vérifier, agir » que l'on retrouve dans d'autres normes de gestion.

Dans le cadre du système de gestion de la santé et de la sécurité, notre Comité mixte de santé et de sécurité au travail examine les politiques, les programmes et les pratiques de travail sécuritaires. Le comité, qui comprend un nombre égal d'hommes, de femmes, des membres de la direction et d'employés de tous les services et membres de l'unité de négociation, se réunit pour discuter des

problèmes de santé et de sécurité et les résoudre par consensus. Il participe activement au développement et à la promotion de nos initiatives en matière de santé, de sécurité et de bien-être, ainsi qu'à des activités de réglementation comme les inspections et enquêtes et l'examen des programmes en santé et en sécurité. Chaque année, l'équipe fixe des objectifs précis, y compris l'absence d'incidents entraînant une perte de temps, l'absence de non-conformité, ainsi qu'en matière de formation.

Il est essentiel que nous ayons un programme complet de santé et de sécurité en place pour protéger le nombre croissant d'entrepreneurs sur Sea Island. Tous les entrepreneurs qui travaillent pour l'Administration de l'aéroport et accèdent à nos installations doivent suivre, dans le cadre du plus vaste programme de gestion de la sécurité pour les entrepreneurs, l'orientation sur la sécurité de l'entrepreneur avant de se présenter sur le site. Les entrepreneurs sont également assujettis à la réglementation provinciale de WorkSafeBC.

Santé et sécurité—Formation

La direction détermine les besoins en formation des employés et conserve des dossiers à cet effet. Au soutien de cette responsabilité, nous avons établi une liste de contrôle sur la santé et la sécurité pour les nouveaux employés, une liste de contrôle pour l'orientation des étudiants et des entrepreneurs et une orientation sur la santé, la sécurité et le mieux-être pour les nouveaux employés. De plus, tous les nouveaux gestionnaires qui se joignent à l'Administration de l'aéroport reçoivent une formation supplémentaire sur la santé physique, la sécurité et la santé mentale en milieu de travail.

L'équipe de santé et de sécurité a élaboré un calendrier de formation sur la santé et la sécurité établi en fonction du code sur les pratiques de travail et de la formation sur la santé et la sécurité au travail. Cette formation comprend des modules de formation automatisée, de la formation dirigée par un instructeur et des évaluations des compétences entre pairs ou entre pairs et superviseurs. Selon la catégorie de risque associée à leur poste, tous les employés de l'Administration de l'aéroport doivent suivre une formation, sous quelque forme que ce soit.

Santé et sécurité des employés : résultats de 2019



Blessures entraînant une perte de temps

Nous mesurons le rendement en matière de santé et de sécurité en faisant le suivi des blessures au travail qui font en sorte qu'un employé s'absente du travail. Chaque fois qu'un employé est victime d'une blessure grave, évite un accident de justesse ou subit une blessure entraînant une perte de temps, nous menons une enquête afin de déterminer les causes fondamentales de cet incident et de formuler des recommandations

pour éviter qu'il ne se reproduise. Cela a permis certaines améliorations, comme l'approvisionnement et la répartition de nouveaux équipements et outils afin d'améliorer les pratiques de travail sécuritaires pour différentes tâches. En 2019, nous avons eu six blessures entraînant une perte de temps et 24 jours de travail perdus, comparativement à deux blessures entraînant une perte de temps et 47 jours de travail perdus

en 2018. Nous n'avons donc pas atteint notre objectif zéro. Les analyses des causes fondamentales de ces incidents ont été effectuées. Nous avons mis en place des mesures pour permettre aux employés et aux équipes d'améliorer leurs rapports d'incidents et de blessures et de prendre des mesures d'adaptation temporaires rapidement et efficacement.

	Total
Nombre total des blessures entraînant une perte de temps	6
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	1,20
Nombre total de jours de travail perdus	24
Taux d'absentéisme	3,75 %
Nombre total de décès	0

Certificat de reconnaissance

En 2019, nous avons réussi un audit de maintenance interne dans le cadre du programme de certificats de reconnaissance de WorksSafeBC. Nous avons obtenu des notes exceptionnelles de 92 % pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité au travail et de 89 % pour l'audit de la gestion des blessures. Ces notes élevées sont un reflet tant de nos systèmes de gestion de la sécurité efficaces que nos conditions de travail sécuritaires conformes au Code canadien du travail.

Programme de gestion de la sécurité des entrepreneurs (PGSE)

Le PGSE de l'Administration de l'aéroport de Vancouver fournit aux intervenants un cadre pour gérer la santé et la sécurité pendant la durée des travaux prévus au contrat. Ce programme s'applique à tous les entrepreneurs, consultants et fournisseurs de services qui travaillent directement pour l'Administration de l'aéroport. En 2019, dans le cadre de ce programme, nous avons atteint un nouveau record de 1 993 849 heures-personnes consacrées à des travaux d'immobilisations à contrat, tout en

continuant de réduire bon an mal an le taux d'incidents enregistrables total (TRIF) de 3,17 qu'il était en 2018 à 3,11 en 2019), avec seulement cinq incidents entraînant une perte de temps.

Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail

Du 6 au 10 mai, YVR a participé à la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), un événement organisé à l'échelle du continent qui souligne l'importance d'augmenter la compréhension, la sensibilisation et la réduction des blessures et des maladies au travail, à la maison et dans la collectivité. Les activités de la SNASST ont commencé par la cérémonie annuelle associée au Jour de deuil national, un événement tenu à la mémoire des travailleurs tués, blessés ou malades en raison d'accidents du travail et de maladies professionnelles.

Pendant tout le mois de mai, nous avons tenu une gamme d'activités visant à promouvoir la santé et le bien-être, comme des cours et des présentations sur la santé mentale, la réduction de la violence en milieu de travail et l'utilisation appropriée des extincteurs d'incendie.

Programme de mieux-être

Maintenant dans sa dix-huitième année, notre programme de mieux-être fondé sur des mesures d'encouragement continue de soutenir notre politique sociale en faisant la promotion de la santé et du mieux-être par des cours de conditionnement physique, de l'éducation en santé mentale, des déjeuners-causeries, des abonnements à la version électronique d'un magazine sur le mieux-être et la participation de la collectivité. Nos employés ont poursuivi leur engagement envers le programme en participant activement à différentes activités et fonctions. Nous avons notamment organisé quatre séances du cours L'esprit au travail, qui vise à réduire la stigmatisation des maladies mentales en sensibilisant davantage les gens, en offrant des ressources et en augmentant la résilience. Nous avons également offert des récompenses financières pour le mieux-être en instaurant un système qui permet aux employés d'obtenir jusqu'à 210 \$ par année pour atteindre leurs objectifs sociaux et de santé.

Qualité de l'air intérieur

Conformément à notre programme de qualité de l'air environnemental, notre service compte quatre hygiénistes industriels et un vaste éventail d'équipements de surveillance de la qualité de l'air intérieur (QAI) pour contrôler la qualité de l'air. Cela inclut notamment des capteurs de CO₂ qui surveillent et régulent la ventilation dans les bâtiments. En 2019, nous avons également effectué des évaluations de référence et des évaluations continues de la qualité de l'air intérieur dans l'ensemble de l'aérogare et du côté des pistes afin de surveiller les répercussions que les projets de construction et les contaminants atmosphériques pouvaient avoir sur la qualité de l'air. Nous avons pu constater que la qualité de l'air à un niveau acceptable, conformément au Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail et au règlement sur la santé et la sécurité au travail de WorkSafeBC.



En mai et en juin, plus de 100 employés répartis en 24 équipes ont participé à dans le cadre de 11 activités et événements sportifs lors de la compétition annuelle Défi Entreprise. Pour la troisième année consécutive, nous nous sommes classés au premier rang parmi 65 organisations et avons obtenu six médailles d'or, deux médailles d'argent et quatre médailles de bronze.

Diversité et égalité des chances

Nous sommes fiers d'avoir une main-d'œuvre dynamique qui reflète la région. Nous soutenons la diversité en cernant les éléments à améliorer, en gérant une gamme de programmes liés à des objectifs précis et en vérifiant constamment nos progrès.

67%
proportion de femmes au sein du comité de direction de l'Administration de l'aéroport de Vancouver

Dans cette section



Diversité des organes de gouvernance et des employés, lutte contre la discrimination en milieu de travail



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

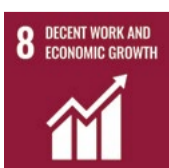
GRI 405-1, 406-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Gouvernement et organismes de réglementation



Une main-d'œuvre diversifiée est essentielle pour que nous puissions atteindre notre objectif d'offrir une expérience aéroportuaire exceptionnelle aux passagers, aux partenaires et aux collectivités. Pouvoir avoir accès à une vaste gamme de points de vue nous permet d'être plus en mesure de servir tout le monde grâce à une conception d'aérogare sans barrière, à des pratiques d'embauche inclusives et à une culture qui favorise le respect et l'égalité.

Notre approche

L'Administration de l'aéroport de Vancouver vise à avoir une main-d'œuvre diversifiée et inclusive. Conformément à la stratégie relative aux talents, le plan d'équité en matière d'emploi soutient notre engagement à avoir un effectif représentatif et un milieu de travail dans lequel tous les employés sont traités avec dignité et respect. Nous avons adopté une approche axée sur la collaboration, conformément à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et à la *Loi sur les droits de la personne* du Canada, et utilisons plusieurs politiques d'entreprise afin d'assurer des pratiques et un traitement équitables en matière d'emploi dans l'ensemble

de l'organisation au soutien de cette approche. En outre, nos politiques de diversité incluent la collaboration avec la communauté LGBTQ2S+.

Dans le cadre de l'engagement de l'entreprise en ce qui concerne l'équité en matière d'emploi, et comme cela est prévu dans la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* du Canada, nous cernons les déficits de représentation dans chacune des catégories professionnelles et établissons des objectifs d'embauche précis pour quatre groupes désignés, à savoir les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres des minorités visibles.

Chaque année, nous faisons rapport de nos progrès au public et au gouvernement fédéral. Nous fournissons également des mises à jour continues au comité de direction et envoyons des mises à jour annuelles au comité des ressources humaines et de la rémunération. La responsabilité d'atteindre l'égalité en emploi incombe à un niveau élevé dans l'organisation. En plus d'offrir une formation approfondie sur la diversité et le respect en milieu de travail, nous avons un poste réservé à la supervision et à l'exécution des objectifs d'équité en matière d'emploi.



Diversité des organes de gouvernance et des employés

Nous croyons que la diversité augmente lorsque les objectifs et les initiatives d'équité en matière d'emploi sont intégrés dans les processus et pratiques réguliers, utilisés dans le milieu de travail. Dans le cadre de l'engagement de l'organisation à l'égard de l'équité en matière d'emploi, nous utilisons des sondages auxquels les gens répondent volontairement, des ateliers, des audits et des entrevues pour cerner les points à améliorer. Nous avons également une équipe de l'équité en matière d'emploi et de la diversité composée de représentants des employés et de l'employeur afin de soutenir et d'atteindre les objectifs d'équité en matière d'emploi. Grâce aux données actuelles sur le marché du travail, nous pouvons évaluer nos progrès chaque année et fixer des objectifs en fonction des données démographiques des groupes désignés dans les zones de recrutement nationales, provinciales et du Grand Vancouver.

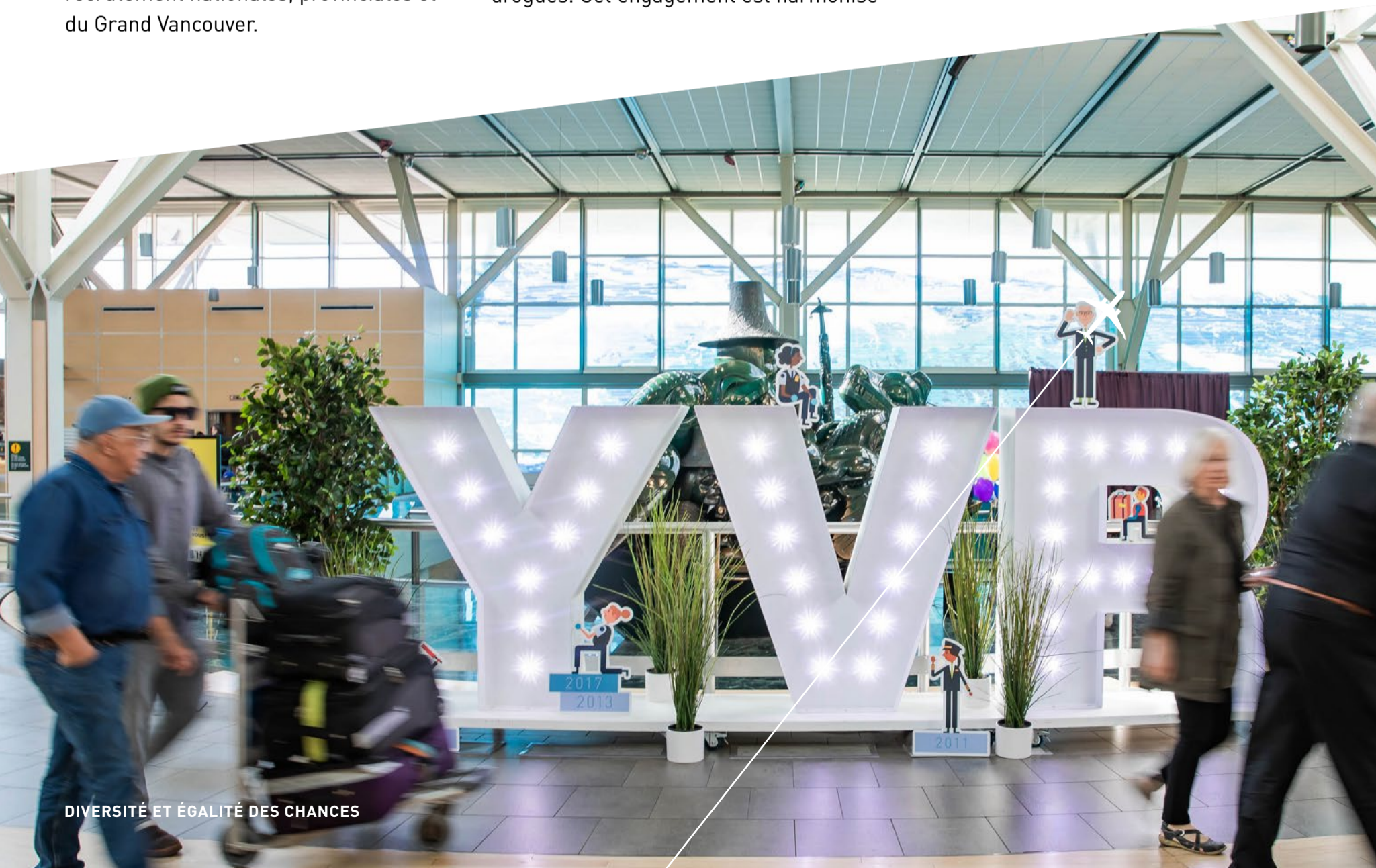
Notre conseil d'administration voit la diversité comme un élément essentiel pour attirer des administrateurs qualifiés et maintenir une haute direction très fonctionnelle. La politique sur la diversité du conseil d'administration comprend un objectif ambitieux de parité hommes-femmes voulant que 20 % des membres du conseil d'administration proviennent des trois autres groupes désignés. Cette politique exige également que le conseil surveille la mise en œuvre par la direction de sa politique sur la diversité de l'effectif.

Lutte contre la discrimination en milieu de travail

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'est engagée à offrir un milieu de travail dans lequel tous les employés sont traités avec dignité et respect, en plus d'être à l'abri du harcèlement, de l'intimidation, de la discrimination, de la violence et des effets de la consommation d'alcool et de drogues. Cet engagement est harmonisé

avec les obligations de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* qui interdit la discrimination en matière d'emploi.

Le code de déontologie est une politique-cadre qui contribue à orienter les décisions opérationnelles et la conduite générale de notre organisation. Il s'applique à tous les employés et à toute partie qui travaille pour l'Administration de l'aéroport ou agit en son nom. Entre autres choses, il favorise un milieu de travail respectueux, sécuritaire et sain pour tous. En outre, notre politique sur le respect en milieu de travail inclut des définitions et des exemples, ainsi qu'un processus de plainte pour les employés. Pour obtenir de plus amples renseignements sur notre engagement envers la lutte contre la discrimination, veuillez consulter la **page 59**.



Diversité et égalité des chances : résultats de 2019



En 2019, pour la deuxième année de suite, nous avons été nommés l'un des meilleurs employeurs pour la diversité au Canada pour avoir mis en place de robustes programmes en milieu de travail. Nous avons également un des lauréats du prix d'excellence en gouvernance 2019 décerné les Governance Professionals of Canada les pratiques exemplaires en matière de diversité et d'inclusion.

Équité en matière d'emploi

Chaque année, nous évaluons nos progrès en ce qui concerne l'équité en matière d'emploi et l'équipe de direction examine tous les six mois les fiches de réalisation de chacun des services. Nos objectifs sont établis pour que nous puissions les utiliser jusqu'en 2022 et sont les suivants :

- proportion de femmes au sein de la direction : 50 %

- proportion de femmes dans le milieu de travail : 50 %
- proportion de représentants des minorités visibles au sein de la direction : 25 %
- proportion de représentants des minorités visibles dans le milieu de travail : 35 %
- proportion d'Autochtones dans le milieu de travail : 3 %
- proportion de personnes handicapées dans le milieu de travail : 8 %*

Alors que nous travaillons à atteindre les objectifs d'équité en matière d'emploi que nous nous sommes fixés pour 2022, nous nous efforçons de dépasser la représentation annuelle dans le marché du travail. Le tableau qui suit résume les niveaux de représentation à la fin de 2018 par rapport à la disponibilité sur le marché du travail pour cette même année.

Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport de Vancouver par rapport à celles du marché du travail (2018**)

Groupe désigné	Administration de l'aéroport de Vancouver	Marché du travail***	Représentation au sein de l'Administration de l'aéroport
Femmes	42,3 %	39,7 %	+2,6 %
Autochtones	2,5 %	2,9 %	-0,4 %
Personnes handicapées	2,3 %	8,1 %	-5,8 %
Minorités visibles	34,4 %	26,9 %	+7,5 %

* Objectif rajusté en 2019 pour tenir compte de la disponibilité de la main-d'œuvre dans l'Enquête canadienne sur l'incapacité, 2017.

** Les données de 2019 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du rapport.

*** Comprend les données combinées pour le Grand Vancouver, ainsi que les données provinciales et nationales sur l'emploi.

*Veillez consulter l'index des **normes GRI** pour obtenir une répartition détaillée par groupe professionnel.*

Le tableau qui suit illustre l'écart dans le nombre réel d'employés lorsque nous comparons notre représentation par groupe professionnel à la disponibilité

sur le marché du travail. Les cellules ombrées indiquent les endroits où l'écart est supérieur à un.

Groupe professionnel	Femmes	Autochtones	Personnes handicapées	Membres des minorités visibles
Cadres supérieurs	3	0	-2	0
Cadres intermédiaires et autres gestionnaires	8	-1	-2	6
Professionnels	5	-3	-10	22
Semi-professionnels et techniciens	3	-2	-2	4
Superviseurs	-1	0	0	1
Superviseurs : travailleurs spécialisés et métiers	1	0	0	3
Personnel administratif et personnel de bureau principal	9	-1	-8	1
Travailleurs qualifiés et de métiers spécialisés	3	-1	-4	9
Personnel de bureau	4	3	-3	-4
Personnel intermédiaire dans les ventes et personnel responsable du service	1	0	0	0
Ouvriers manuels semi-qualifiés	2	0	0	-2
Autres ouvriers manuels	0	2	0	0
Total	38	-3	-29	40

Le tableau contient les résultats de 2018; les résultats de 2019 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du rapport.

Initiatives à l'appui de la diversité

À l'occasion du Mois de la sensibilisation à l'emploi des personnes handicapées de la Colombie-Britannique en septembre 2019, l'Administration de l'aéroport a organisé le premier événement portes ouvertes et salon d'embauche pour personnes handicapées d'YVR. L'événement d'une demi-journée était ouvert aux personnes aux capacités diverses qui voulaient en apprendre davantage sur les possibilités d'emploi à YVR. Des représentants de 16 entreprises établies à l'aéroport ont installé des kiosques d'information sur les possibilités d'emploi et les cheminements de carrière offerts. Plus de 300 personnes y ont assisté et

beaucoup ont dit être heureux d'avoir l'occasion de se renseigner sur les possibilités de carrière à l'aéroport.

Octobre 2019 a marqué notre huitième campagne annuelle de sensibilisation à la diversité. Cet événement d'une durée d'un mois vise à sensibiliser les gens aux sujets liés aux femmes, à la communauté LGBTQ2S+, aux minorités visibles, aux personnes handicapées et aux Autochtones, et à susciter la discussion à ces égards. L'équipe de l'équité en matière d'emploi et de la diversité est fière d'avoir pu faire connaître le Mois de la sensibilisation à la diversité à nos employés. Au cours du mois, diverses

activités ont été organisées, notamment des ateliers de sensibilisation aux handicaps et trois déjeuners-causeries sur divers sujets présentés par des conférenciers invités, dont Alden Habacon qui a fait un exposé sur les cinq caractéristiques clés d'un allié.

Nous avons également entrepris une gamme d'activités visant à promouvoir la diversité et l'inclusion en vertu de l'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam*. Veuillez consulter la **page 143** pour obtenir plus de détails à cet égard.

Le Presidents Group

Notre président et chef de la direction a continué de coprésider le Presidents Group, un réseau de chefs d'entreprise de la Colombie-Britannique qui souhaitent apporter des changements et se font les champions de milieux de travail plus accessibles et inclusifs. En septembre 2019, le Presidents

Group a annoncé une nouvelle initiative visant à améliorer la représentation des personnes handicapées dans le milieu de travail. Les 25 entreprises, qui emploient collectivement plus de 50 000 Britanno-Colombiens, commenceront à rendre publics des rapports le nombre d'employés et de hauts dirigeants handicapés au sein de leur organisation.



Les femmes dans le milieu de travail

Depuis 2014, l'Administration de l'aéroport de Vancouver parraine le programme de représentation féminine dans les postes de direction qui En 2017, nous avons lancé les milieux de développement pour les femmes, un programme appelé Women's

Development Circles, qui s'adresse aux femmes dans des rôles qui ne relèvent pas de la gestion. En 2019, ces cercles étaient dirigés par des femmes occupant des postes de direction et comprenaient 37 participants. En mars 2019, nous avons signé la promesse de diversité

de Minerva BC un engagement public à atteindre la parité hommes-femmes en milieu de travail.

Respect en milieu de travail et politique sur la lutte contre la discrimination

Notre politique sur le respect et la violence en milieu de travail décrit ce que les employés doivent faire en cas de problème en milieu de travail. En 2019, nous avons fait appel à une tierce partie externe pour mener trois

enquêtes internes sur le respect en milieu de travail. Deux des enquêtes ont révélé que la conduite des employés en cause était considérée comme étant du harcèlement, et des mesures correctives ont alors été prises. L'autre enquête a

été mise en veilleuse en raison de la crise de la COVID-19 et reprendra au moment opportun.



Sécurité et sûreté



Pour assurer le maintien des normes les plus élevées, nous mettons l'accent sur la santé et la sécurité des passagers, les pratiques de sécurité ainsi que sur la préparation et l'intervention en cas d'urgence.

215
rapaces relocalisés loin de YVR

Dans cette section



Pratiques de sécurité, santé et sécurité des passagers et des clients, préparation aux situations d'urgence



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI A09



Administration de l'aéroport de Vancouver



Passagers



Compagnies aériennes



Communautés locales



Partenaires commerciaux de l'aéroport



Gouvernement et organismes de réglementation

Des millions de passagers passent chaque année par l'aéroport de Vancouver et nous voulons assurer leur sécurité. Notre principal objectif consiste à construire, à exploiter et à conserver un aéroport sécuritaire et respectueux de l'environnement pour nos employés, nos parties prenantes et nos clients.

Notre approche



Nous adopté une approche à plusieurs volets en matière de sécurité et de sûreté. Nous travaillons notamment avec différents organismes pour assurer la sécurité à chacune des étapes des processus d'enregistrement et d'inspection, surveiller la faune pour assurer des atterrissages et des décollages sécuritaires, et travailler continuellement avec nos partenaires pour nous assurer d'avoir les meilleurs programmes et plans possible pour faire face à toute situation d'urgence. La sécurité est l'un des éléments fondamentaux au soutien de notre plan stratégique et nous utilisons de nombreux programmes, politiques et ateliers de formation axés sur la sécurité, la préparation et la continuité pour la gérer.

Pratiques de sécurité

Nos clients et nos passagers interagissent quotidiennement avec le personnel de première ligne qui assure leur sécurité. Conformément au Règlement canadien sur la sûreté aérienne, nous sommes tenus d'avoir un programme de sensibilisation à la sûreté dans le cadre duquel tous les employés de l'aéroport doivent suivre une formation de sensibilisation à la sûreté aéroportuaire. Ce programme comprend des exercices mensuels d'Équipe rouge et d'autres exercices réguliers comme des tables rondes avec la police et les douanes locales.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au soutien de nos priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique.

Santé et sécurité des passagers et des clients

Nous nous assurons toujours de mettre l'accent sur la sécurité des passagers. C'est pour cette raison que nous collaborons avec un grand nombre de partenaires qui travaillent en conformité avec la *Loi sur la mise en quarantaine*, la *Loi sur la santé publique*, le Règlement canadien sur la sûreté aérienne et le Règlement de l'aviation canadien.

Notre engagement touche également la gestion de la faune. Comme YVR est située sur la trajectoire empruntée par des oiseaux migrateurs, nous avons la responsabilité d'assurer la sécurité des opérations aériennes tout en préservant la faune. Nous travaillons toujours afin de trouver de nouvelles solutions et des solutions novatrices pour gérer la faune. Nous faisons une utilisation limitée des pesticides pour réduire le nombre d'insectes qui attirent les oiseaux et patrouillons toute l'année l'aérodrome en utilisant des méthodes non létales ou létales, comme l'abattage, pour effrayer et disperser la faune. Le delta du fleuve Fraser abrite la plus forte densité de

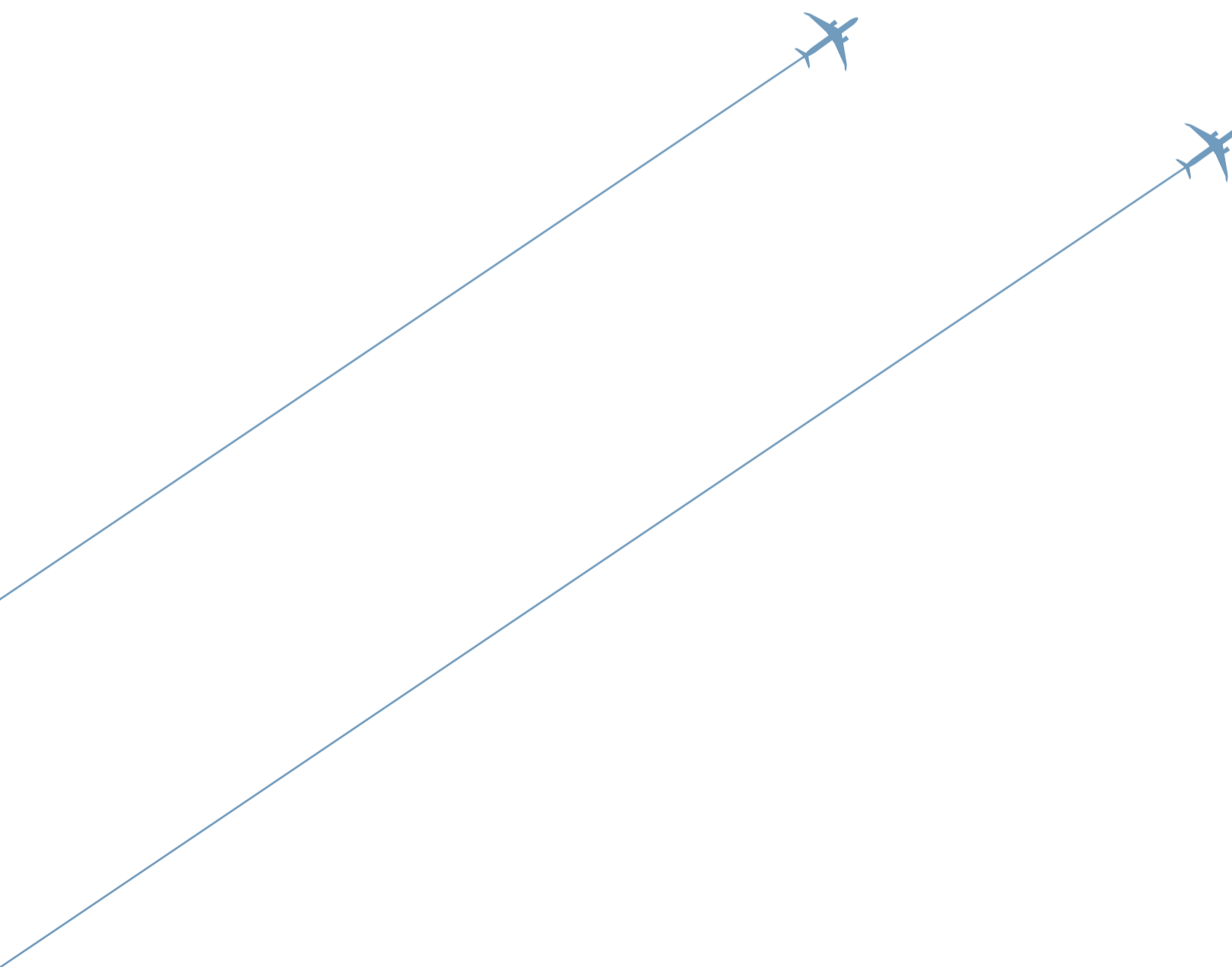
rapaces hivernants au Canada. Pour bien gérer cette densité, nous avons mis en œuvre un programme fructueux de piégeage et de relocalisation des rapaces. Une fois les oiseaux capturés, une bague avec numéro unique leur est installée, puis ils sont déplacés vers l'est, loin de YVR. Des étiquettes spéciales installées sur les ailes des grands faucons nous aident à comprendre leurs déplacements.

Préparation aux situations d'urgence

L'Administration de l'aéroport de Vancouver a pris l'engagement de se préparer à faire face aux situations d'urgence et cherche donc à minimiser les risques. Notre plan de gestion des urgences comprend un solide programme de gestion des urgences avec une structure d'intervention. Dans le cadre de ce programme, nous suivons le Règlement canadien sur la

sûreté aérienne et le Règlement de l'aviation canadien et nous concentrons sur trois principes, soit la planification, la préparation et la pratique. Nous intégrons notre plan en cas de déversement de matières dangereuses à notre approche et nous assurons de nous conformer à la procédure d'intervention prévue dans le BC Emergency Management System et axée sur la protection de l'environnement. En vertu de notre Plan directeur auquel nous avons ajouté des modifications

en cas de séisme, nous continuons d'accorder la priorité à notre aéroport des vols intérieurs et de le moderniser. Notre approche s'intègre dans un plan de communication de crise qui s'engage à fournir des informations ouvertes, honnêtes et opportunes. Nous mettons également continuellement à l'essai nos différents plans et initiatives en utilisant pour ce faire des exercices auxquels participent les employés, les partenaires et les collectivités, avant de les améliorer, au besoin.



Sécurité et sûreté : résultats de 2019

Protection de la faune

En 2019, il y a eu un grand nombre d'oiseaux migrateurs sur Sea Island. Nous avons éloigné 1 063 767 animaux des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic. Nous avons également retiré 215 rapaces de l'aérodrome contre 241 en 2018, et réussi à les relocaliser loin de YVR.

En 2019, il y a eu 233 impacts fauniques, ce qui veut dire huit impacts fauniques par 10 000 mouvements d'aéronefs sur piste (289 533 mouvements au total). Il s'agit d'une diminution par rapport à 268 impacts de 2018, soit neuf impacts fauniques par 10 000 mouvements d'aéronefs sur piste. En utilisant le nombre total d'impacts signalés, nous avons pu confirmer les impacts avec 338 animaux^[1] (11,7 impacts fauniques

par 10 000 mouvements d'aéronefs), en hausse par rapport à 169 en 2018, tous des oiseaux sauf une chauve-souris et un coyote. Pour assurer la sécurité des opérations aériennes, nous utilisons l'abattage au besoin. Ainsi en 2019, nous avons abattu 558 oiseaux, une augmentation par rapport aux 286 oiseaux de 2018, dont 210 oies des neiges et 100 canards colverts.

1 Impact confirmé : tout impact faunique déclaré lorsqu'une preuve, comme une carcasse, des restes, du sang ou des dommages à l'aéronef, est trouvée.



Amélioration de la sécurité

En 2019, l'Administration de l'aéroport a procédé à plusieurs améliorations structurelles pour ce qui est de la sécurité. Cela comprenait l'installation

de bornes de limitation pour empêcher les voitures de blesser les passagers et l'installation d'une pellicule de sécurité sur les vitres de l'aérogare qui se

trouvent en bordure de la rue pour éviter toute blessure associée à des éclats de verre en cas d'accident de voiture ou d'explosion.

Procédures d'intervention d'urgence

En 2019, nous avons continué de prendre des mesures afin d'augmenter notre engagement auprès des municipalités et des partenaires locaux. Nous avons notamment participé activement au Groupe fédéral de coordination et assisté aux réunions du comité régional de planification des mesures d'urgence auxquelles participaient des représentants des organismes fédéraux et des municipalités locales pour planifier, préparer et partager des données sur la gestion des urgences. Pendant toute l'année, les membres de notre comité de planification des exercices d'urgence se sont réunis régulièrement et ont discuté avec les principales parties prenantes et les partenaires communautaires de l'aéroport pour discuter de la coordination et des communications en cas d'urgence. Nous avons également tenu la réunion annuelle du comité de planification d'urgence afin de discuter des mises à jour, des risques et des

nouveaux développements avec les principales parties prenantes.

En 2019, nous avons mis à l'essai et amélioré certains de nos plans en utilisant pour ce faire différents exercices auxquels ont pris part les employés, les partenaires et les collectivités locales.

Simulations théoriques et exercices en situation réelle

Nous avons organisé plusieurs simulations théoriques afin d'évaluer les stratégies d'intervention. Nous avons également effectué un exercice grandeur nature avec écrasement d'avion en partenariat avec de nombreux organismes aéroportuaires et diverses parties prenantes. Cela nous a permis d'acquérir une formation pratique très utile, en plus de pouvoir répondre aux questions du personnel et de connaître les éléments à améliorer.

Préparation aux tremblements de terre

En 2019, nous avons continué à travailler sur la préparation aux tremblements de terre. Nous avons organisé une série d'exercices annuels de sécurité, notre équipe de responsables d'étage formés a participé à la Grande secousse de la Colombie-Britannique et nous avons élaboré des manuels sur les procédures à suivre après un tremblement de terre. Nous avons également continué de mettre en œuvre les mesures de protection parasismique dans l'aérogare des vols intérieurs, en travaillant à l'amélioration des contrevents de cisaillement au niveau 3 et en amorçant la conception des améliorations au niveau 1, selon un plan sismique pluriannuel qui est terminé à 70 %.

Gestion du risque d'entreprise

Notre système de gestion du risque d'entreprise nous aide à atteindre nos objectifs stratégiques et opérationnels en cernant et en atténuant un large éventail de risques. Devenu un élément clé de notre culture organisationnelle, il a été intégré dans la planification quotidienne par le conseil d'administration et le comité de direction.

En tant que sous-ensemble de notre programme de gestion du risque d'entreprise, notre plan de continuité des activités fournit un cadre global pour la gestion des efforts de reprise des activités à la suite de tout incident majeur touchant l'exploitation de YVR. Le plan de continuité des activités inclut des stratégies de rétablissement en

temps opportun qui seront utilisées si des perturbations touchent les fonctions opérationnelles essentielles au déplacement des personnes, des bagages et des aéronefs. En 2019, nous avons également continué d'élaborer des plans d'urgence et de rétablissement pour les fonctions essentielles qui ont le plus d'impact sur nos activités de base.

Impact économique indirect



En tant qu'importante plaque tournante du transport, YVR joue un rôle de premier plan dans l'économie. L'aéroport offre une vaste gamme d'avantages tant sociaux qu'économiques, notamment grâce à ses investissements communautaires, à ses opérations, à sa croissance et à ses partenariats.

Plus de **1,2** million de dollars— remis à plus de **50** organismes

Dans cette section



Investissements communautaires

Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 203-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Communautés locales



Bien que YVR ait une incidence sur la région étant donné les emplois directs et les achats qui soutiennent les activités aéroportuaires, l'aéroport joue également un rôle important dans l'économie en général. En tant qu'importante plaque tournante nord-américaine, YVR participe à la chaîne d'approvisionnement mondiale en offrant des services aériens sans escale vers des destinations en Asie, en Europe, dans le Pacifique Sud et en Amérique du Nord, ce qui facilite l'arrivée de millions de visiteurs au Canada chaque année. YVR offre également de nombreux avantages supplémentaires aux collectivités locales, grâce à des emplois indirects, à des achats et à des dons de bienfaisance.

Notre approche



Nous sommes déterminés à exploiter un aéroport qui profite à tout le monde. Nous avons comme objectif d'obtenir un rendement maximal sur les investissements financiers et humains, tant pour l'Administration de l'aéroport que pour la collectivité. YVR contribue indirectement aux marchés régionaux et mondiaux en facilitant la circulation transfrontalière de millions de personnes et de biens. Grâce à notre politique sociale et à notre plan stratégique, nous nous assurons que les avantages associés aux activités de YVR profitent à la collectivité.

Investissement communautaire

La collectivité est au cœur de l'engagement de l'Administration de l'aéroport d'être une entreprise citoyenne responsable. C'est pour démontrer cet attachement à la collectivité que nous effectuons des investissements communautaires stratégiques. Ainsi, par l'entremise de notre programme d'investissement communautaire, nous faisons des dons à divers organismes de bienfaisance et organisations locales qui correspondent à nos trois principaux domaines d'intérêt, soit accessibilité, communauté et environnement. Nous remettons ces dons non seulement à la collectivité locale de Sea Island et aux municipalités environnantes, dont Richmond et Vancouver, mais aussi à des organismes de la vallée du bas Fraser et de partout en Colombie-Britannique. Le programme établit un lien entre nos dons philanthropiques, nos valeurs commerciales et l'aspect social de la durabilité. Bien que nous nous

concentrions sur les collectivités qui nous entourent, nous pensons également offrir du financement discrétionnaire, dans certaines circonstances, à des initiatives à l'extérieur de la Colombie-Britannique sous forme de financement discrétionnaire dans certaines circonstances.

Nous avons établi des critères clairs et objectifs pour les dons, les commandites et les dons en nature remis dans le cadre de notre programme d'investissement communautaire. En 2016, le comité de la gouvernance a approuvé trois domaines d'intérêt, ainsi que des lignes directrices en matière d'investissement communautaire. Notre président et chef de la direction examine et approuve tous les postes budgétaires et les partenariats. En outre, le conseil d'administration reçoit un rapport annuel contenant les points saillants du programme d'investissement communautaire.

Impact économique indirect : résultats de 2019

En 2019, YVR a continué de jouer un rôle important dans l'économie locale, en stimulant l'innovation et en soutenant un vaste éventail d'emplois. Les activités de YVR, y compris le tourisme et le fret, ont contribué à favoriser d'importantes retombées économiques dans l'ensemble de la province :

126 000 emplois

20,2 milliards de dollars—
en retombées économiques totales



10,4 milliards de dollars—
en PIB total

1,4 milliard de dollars—
en recettes publiques totales



Plus de **1,2** million de dollars—
remis à plus de 50 organismes



Investissement communautaire

En 2019, nous avons fait don de plus de 1,2 million de dollars à plus de 50 organismes. Un montant supplémentaire de 21 673 \$ a également été remis à d'autres organismes grâce à du financement ponctuel tiré des objets trouvés à l'aéroport. Nos bacs pour monnaie dans lesquels les voyageurs

déposent l'argent qu'ils ne veulent pas emporter avec eux, ont permis de recueillir plus de 19 000 \$, montant que nous avons remis, avec 6 300 \$ supplémentaires en dons en nature, à des organismes locaux. Parmi les importantes contributions financières que nous avons effectuées en 2019

mentionnons le World Festival de Richmond et la célébration de la fête du Canada, la fondation YVR Art, la Vancouver Fireworks Festival Society, l'Association canadienne pour la santé mentale et la Fondation du saumon du Pacifique.

Mesure du succès

À la fin de la période de don, nous demandons aux partenaires de remplir un sondage et de faire état des répercussions de nos dons dans la collectivité. Nous avons reçu des commentaires extrêmement positifs de bon nombre de nos partenaires communautaires en 2019.

En voici quelques exemples :

- 1 289 repas de Noël ont été remis à des familles dans le besoin en collaboration avec Quest Food Exchange;
- plus de 635 kg de déchets ont été retirés de Iona Beach lors du grand nettoyage des rivages en collaboration avec Ocean Wise;
- 232 personnes ont pris part aux tournées sur l'accessibilité de YVR (Canucks Autism Network, Spinal Cord Injury BC et Institut national canadien pour les aveugles);
- 550 billets ont été distribués dans le cadre du programme d'accès communautaire en collaboration avec le festival de théâtre Bard on the Beach;
- 114 000 nouvelles observations ont été faites dans les parcs par plus de 2 000 citoyens scientifiques dans le cadre du programme Wildlife Forever de la BC Parks Foundation;
- 20 chiots en formation se sont joints à la tournée de familiarisation pour les chiens d'assistance organisée par YVR en collaboration avec BC Guide Dogs et la Pacific Assistance Dogs (PADS).
- YVR a appuyé 15 événements communautaires.



Le Canucks Autism Network a fait part de certains commentaires des familles qui ont participé à la tournée sur l'accessibilité I CAN Fly.

« Qu'est-ce que cette expérience a signifié pour votre famille ou votre groupe? »

- « Mes enfants, qui étaient auparavant très anxieux, m'ont dit tous les deux qu'ils étaient impatients de prendre l'avion! »
- « Je me rends au Brésil pour que mes parents puissent enfin rencontrer mon fils. J'étais très inquiète de la façon dont mon fils réagirait à un environnement qui peut être très éprouvant. Après cette tournée, j'ai pu constater qu'il s'est senti bien tout le temps que nous étions à YVR, y compris à l'intérieur de l'avion. Je me sens donc maintenant beaucoup mieux préparée, à l'aise, et je suis convaincue que notre voyage ne sera pas difficile pour mon fils et que nous n'avons plus besoin d'éviter les voyages ou d'avoir peur. »
- « Mon fils nous dit maintenant qu'il pense pouvoir prendre un avion pour Disneyland (pourvu qu'il n'ait pas à occuper un siège côté hublot). C'est une excellente nouvelle. »



Communautés locales



L'Administration de l'aéroport de Vancouver est déterminée à répondre aux besoins de notre région. Nous réinvestissons tous les profits dans l'aéroport afin d'améliorer constamment la plaque tournante et collaborons avec les collectivités et nos partenaires pour exploiter un aéroport dont tous peuvent profiter.

15
événements
communautaires
soutenus

Dans cette section



Relations communautaires, répercussions communautaires, relations avec les peuples autochtones



Déclarations associées aux normes GRI et parties prenantes

GRI 413-1



Administration de l'aéroport de Vancouver



Communautés locales



Nous avons comme mandat de rendre des comptes aux collectivités que nous desservons. Nous reconnaissons que nos activités et notre croissance peuvent avoir des répercussions sur la région et sommes donc déterminés à faire preuve de transparence. Comme l'aéroport est bâti sur les terres traditionnelles de la bande Musqueam, nous avons donc la responsabilité unique de collaborer avec la bande Musqueam pour gérer l'aéroport de manière durable.

Notre approche



L'engagement des collectivités locales est essentiel au succès de YVR. C'est pourquoi notre exploitation intègre l'engagement communautaire, les évaluations environnementales et les programmes de développement. Notre approche est fondée sur une politique de communication axée sur l'ouverture, l'honnêteté et la communication d'information en temps opportun aux différentes parties prenantes. Nous offrons à la collectivité de nombreuses occasions de travailler avec notre équipe pendant l'année, que ce soit lors de notre assemblée publique annuelle, lors des festivals et des événements locaux, par des avis à la collectivité ou des activités de consultation officielles. Nous sommes actifs auprès de tous les paliers de gouvernement, envoyons des mises à jour annuelles aux différents conseils municipaux de la région et tenons des réunions régulières avec les représentants des gouvernements provinciaux et fédéral.

Engagement communautaire local

Soutenir notre collectivité par une mobilisation publique efficace est un élément clé de la politique sociale de l'Administration de l'aéroport. Nous nous assurons de toujours tenir compte de la santé et de la sécurité de nos voisins en effectuant notamment des évaluations environnementales sur tous les nouveaux projets, conformément à l'article 67 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Ces évaluations permettent de déterminer les répercussions possibles, comme la perte d'habitats sensibles, et incluent une analyse des répercussions sociales possibles. Certains détails sont disponibles dans la partie **Études environnementales** du présent rapport.

Nous mobilisons le public et les principales parties prenantes au sujet des répercussions possibles des activités aéroportuaires sur l'environnement et la santé. Le comité consultatif environnemental et le comité de gestion

du bruit aéronautique permettent notamment aux collectivités locales de nous donner une rétroaction directe. Les représentants de ces comités sont nommés par différents groupes de parties prenantes, y compris les groupes communautaires et environnementaux, l'industrie, le gouvernement, la bande indienne Musqueam, les compagnies aériennes, NAV CANADA, Transports Canada et l'Administration de l'aéroport de Vancouver. Nous consultons également régulièrement les collectivités et les parties prenantes sur les principales initiatives de développement et de planification des aéroports. Veuillez consulter la **page 145** pour obtenir de plus amples renseignements.

Les collectivités peuvent également utiliser un grand nombre de moyens pour nous faire part de leur rétroaction, y compris un sondage communautaire annuel, les voies de communication régulières, des centres d'appels ouverts en tout temps et des plateformes destinées aux plaintes relatives au bruit.

Relations avec les peuples autochtones

L'Administration de l'aéroport de Vancouver reconnaît que les peuples autochtones représentent une partie importante des collectivités que nous desservons. Nous honorons leur culture traditionnelle et contemporaine et nous engageons à établir des relations mutuellement bénéfiques et résilientes fondées sur le respect, la confiance et un engagement significatif.

YVR et Musqueam partagent un lien unique : YVR est situé sur le territoire Musqueam et le territoire Musqueam est situé dans la zone d'exploitation

de YVR. L'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam*, conclu il y a 30 ans, sert de feuille de route pour établir des relations prospères, respectueuses et résilientes avec la bande indienne Musqueam. Il comprend un large éventail d'avantages, comme le partage des revenus, des bourses d'études, des emplois, la protection de l'environnement et le soutien au développement à long terme de l'aéroport. Plus que tout, cet accord vise à favoriser une véritable amitié et un avenir durable.

S'appuyant sur cette entente fructueuse, l'Administration de l'aéroport vise à

offrir une vision autochtone plus large reconnaissant que YVR non seulement établit des liens avec la bande Musqueam, mais accueille et établit des liens avec les peuples autochtones du monde entier. Cette vision est conforme à nos valeurs et aux divers articles de la convention C169—Convention (no°169) relative aux peuples indigènes et tribaux, 1989. Cet article fait référence à la Convention de l'Organisation du Travail de 1989, considérée comme un texte précurseur de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.



Communautés locales : résultats de 2019

Engagement communautaire

Défilé de la fierté de Vancouver

L'Administration de l'aéroport a participé pour la cinquième année au défilé de la fierté où elle a présenté un char allégorique qu'elle a parrainé en partenariat avec Air New Zealand Plus de 50 employés de l'Administration de l'aéroport et d'Air New Zealand ainsi que leurs amis et leur famille se sont joints à nous dans le cadre du défilé.

Le Grand nettoyage des rivages canadiens

Le 21 septembre, plus de 400 bénévoles de l'aéroport et de la collectivité ont participé au Grand nettoyage des rivages canadiens au parc régional d'Iona Beach. Les membres de l'équipe ont enfilé des gants et utilisé des ramasse-déchets pour aider à retirer tous les déchets qui jonchaient la plage. Grâce à leurs efforts,

nous avons pu enlever et recycler environ 635 kg de déchets. L'Administration de l'aéroport de Vancouver a remis 20 000 \$ à l'Aquarium de Vancouver au soutien de cette initiative pour ainsi s'assurer que les rives du Canada demeurent propres.

Quest Food Exchange

Nous avons continué de soutenir Quest Food Exchange et avons également dirigé la collecte annuelle des paniers de Noël pour la huitième année, ce qui a permis d'établir un nouveau record avec la remise par la communauté aéroportuaire de 1 289 paniers alimentaires. Le Quest Food Exchange sert d'intermédiaire pour 67 organismes communautaires et leurs clients et facilite la livraison de paniers qui ont permis à 6 445 personnes de déguster un repas de Noël avec tous les accompagnements habituels. L'Administration de l'aéroport a fourni des fonds pour l'achat des dindes ajoutées aux paniers. Les bénéficiaires de la collecte des paniers de Noël sont les personnes à revenu fixe et à faible revenu, y compris les familles monoparentales, les personnes sans emploi ou sous-employées, les aînés, les nouveaux arrivants et les jeunes.

**Nombre record de
1 289
paniers donnés**



Visite d'exploration

Notre programme Visite d'exploration offre des visites commentées gratuites à l'année de l'aéroport toute l'année. Ces visites mettent l'accent sur les collections d'art primées de l'aéroport, ainsi que sur les caractéristiques et l'architecture qui

en font une aéro-gare accessible. En 2019, nous avons organisé 98 visites auxquelles ont pris part un total 2 345 participants, y compris des camps de jour, des groupes scolaires, des élèves adultes, des aînés, des groupes de soutien social, des groupes de loisirs et d'autres membres de la collectivité.



Consultation

Projet de réaménagement du secteur Templeton

Dans le cadre de notre projet de réaménagement du secteur Templeton qui vise à aménager une parcelle de terrain de 44 acres dans la région de Templeton, nous avons continué à collaborer avec les résidents de Burkeville pour nous assurer de prendre des mesures afin de réduire au minimum les répercussions du projet et d'évaluer un ensemble d'améliorations communautaires.

Nous avons terminé trois phases du programme de mobilisation. Le 4 février 2019, nous avons conclu la phase 3 de la mobilisation en organisant une réunion d'information communautaire pour les foyers de Burkeville, et nous avons fourni de l'information sur le projet par l'entremise du bulletin Sea Island Times. Nous avons présenté un aperçu du projet, un résumé des principales préoccupations, les résultats de la consultation à ce jour et la façon dont la rétroaction a influencé les décisions. Les membres de l'équipe de direction étaient également disponibles pour répondre aux questions.

Les travaux de préparation du site pour un futur locataire sont en cours, notamment l'aménagement du corridor Templeton, qui servira de zone tampon naturelle entre la communauté de Burkeville et le terrain utilisé à des fins opérationnelles. Nous continuons de tenir les résidents de Burkeville au courant de l'activité sur le chantier et nous sommes déterminés à profiter des futures occasions de mobilisation pour obtenir des commentaires sur la conception des bâtiments au moment opportun. Nous avons eu des rencontres régulières avec le personnel de la Ville de Richmond pour le tenir au courant des développements et nous avons remis au maire et aux conseillers une note de service contenant des renseignements clés.

Plan de gestion du bruit

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le plan de gestion du bruit, veuillez consulter la **page 109**.

Plan de gestion environnementale

Tandis que le ministère de l'Environnement, l'équipe de direction et notre conseil d'administration cherchaient à établir de nouveaux objectifs et de nouvelles initiatives dans le nouveau Plan de gestion environnementale 2020-2024, nous avons travaillé en collaboration avec la bande indienne Musqueam, nos locataires et nos partenaires d'affaires de Sea Island, ainsi qu'avec le comité consultatif sur l'environnement et les chefs de file de l'industrie. Nous avons reçu ces commentaires dans le cadre de réunions, de présentations et de séances de remue-méninges.

Charte d'engagement

Nous avons élaboré une charte d'engagement qui décrit comment nous intégrons la consultation et l'engagement dans nos activités, cerne les occasions où l'engagement communautaire pourrait être utile et définit notre programme en vue de sensibiliser notre personnel, le public, les parties prenantes et les Premières Nations et leur faire comprendre comment et pourquoi nous nous engageons.

Sondage auprès des observateurs d'avions

La communauté des observateurs d'avions fait partie intégrante de la communauté aéroportuaire de YVR, et nous gardons cela à l'esprit lorsque nous entreprenons des projets d'expansion pluriannuels. Au cours de notre consultation sur YVR 2037, les observateurs d'avions nous ont dit qu'il était important de prévoir une plate-forme d'observation des avions sur la piste nord. Bien que nous n'ayons pas l'intention d'entreprendre immédiatement la construction d'une plate-forme d'observation des avions, nous voulions connaître les priorités de la collectivité pour l'emplacement idéal, afin que nous puissions en tenir compte lors de notre planification future.

En août, nous avons lancé un sondage auprès de notre communauté d'observateurs d'avions sur nos médias sociaux. Nous avons reçu environ 1 000 réponses sur les médias sociaux et aux questionnaires de sondage remplis. Plus de 90 % des répondants se sont rendus à YVR régulièrement. Ces commentaires ont été très instructifs et ont été communiqués à notre équipe de planification.

Études environnementales

Nous avons effectué des examens environnementaux de tous les projets de construction et d'aménagement proposés à YVR. Ces évaluations permettent de déterminer les répercussions possibles, comme la perte d'habitats sensibles, et incluent une analyse des répercussions sociales possibles. Aucun des projets à l'étude ne devait avoir d'effets importants. La *Loi canadienne sur l'évaluation d'impact* est entrée en vigueur le 28 août 2019 et a remplacé la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

En 2019, des 255 projets ayant fait l'objet d'examens environnementaux, 166 ont été évalués en vertu de l'article 67 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et 89 en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*. Ces 89 projets répondaient aux critères d'exclusion de l'arrêté ministériel émis aux termes de l'article 88 et n'ont donc pas été publiés dans le Registre canadien d'évaluation d'impact.

Comme par les années passées, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la bande indienne Musqueam pour effectuer trois examens et nous avons entrepris une évaluation archéologique qui n'a pas permis d'identifier de nouveaux sites archéologiques.

Notre équipe de l'environnement surveille régulièrement les projets de construction afin de s'assurer que les mesures d'atténuation sont mises en œuvre et continuent d'être efficaces. En 2019, nous avons notamment effectué plus de 300 visites de sites dans les grands projets de construction. Il a été conclu qu'aucun des projets n'a causé d'effets environnementaux ou sociaux négatifs importants.

Enquête auprès de la collectivité

Dans le cadre de notre stratégie de mobilisation du public, nous effectuons chaque année une enquête auprès de la collectivité afin de surveiller notre impact social. Nous mesurons ensuite la réussite de cette enquête en fonction du caractère favorable de YVR, dans l'objectif d'obtenir une impression positive chez au moins 77 % des répondants. En 2019, 79 % des répondants au sondage ont indiqué qu'ils avaient une impression très favorable ou plutôt favorable de YVR.

Collaboration avec le gouvernement

En 2019, nous avons continué de travailler avec nos partenaires gouvernementaux à tous les paliers afin d'offrir des vols aux particuliers et aux gens d'affaires vers un plus grand nombre de destinations partout dans le monde. Nous avons cherché à améliorer les accords sur le transport aérien du Canada, à élargir l'initiative Transiter sans visa et les programmes d'autorisation de voyage électronique non seulement pour soutenir la croissance des compagnies aériennes et introduire de nouvelles innovations afin d'améliorer les politiques relatives aux visas et les correspondances des passagers à YVR, mais aussi pour tirer parti des possibilités créées par le nouvel accord canado-américain relatif au précontrôle.

Nous avons travaillé avec le gouvernement provincial pour appuyer d'importantes priorités en matière de lutte contre les changements climatiques, notamment en participant à l'élaboration de la stratégie de réduction des plastiques à usage unique de la Colombie-Britannique et en émettant des commentaires sur l'inclusion du carburant aviation durable dans les mises à jour des règlements provinciaux rattachés à la norme sur les carburants à faible teneur en carbone. Le travail de la province s'harmonise avec notre lancement de BioPortYVR, un projet piloté par l'industrie pour appuyer l'approvisionnement accru en carburant aviation durable à YVR. Nous avons également tenu des réunions régulières avec des représentants municipaux et fourni des mises à jour annuelles aux maires et aux conseillers de nos collectivités locales.

Relations avec les peuples autochtones

Nous avons réalisé d'importants progrès pendant la deuxième année de l'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam*.

L'accord continue d'offrir une vaste gamme d'avantages.

Emploi et contrats

En 2019, l'Administration de l'aéroport a embauché 15 membres de la bande indienne Musqueam alors que nos partenaires commerciaux en ont embauché 76. Nous avons également fait appel à un mentor pour travailler sur place avec notre personnel, aider à la certification, à la formation en apprentissage et à l'enseignement supérieur. Nous avons aussi ajouté 27 partenaires d'affaires et entrepreneurs de la bande Musqueam à la base de données des fournisseurs de YVR. Ils offrent des services dans divers domaines, notamment la construction, le nettoyage du site, l'aménagement paysager, la restauration, le protocole et l'éducation culturelle.

Éducation et formation

Forts du succès du programme de bourses d'études à l'intention de la bande indienne Musqueam, nous avons poursuivi sur sa lancée en accordant 13 bourses à des membres de la bande Musqueam.



Partage des revenus

Dans le cadre de notre entente de partage des revenus, nous avons versé 1 % des revenus de 2018 de l'Administration de l'aéroport à la bande indienne Musqueam en 2019. Veuillez consulter la **page 69** pour obtenir plus de détails

Culture, environnement et durabilité

Surveillance archéologique et environnementale

En 2019, les représentants de la bande indienne Musqueam et YVR ont effectué des examens archéologiques de tous les projets de YVR et ont travaillé ensemble sur le dossier des procédures archéologiques et environnementales. YVR a intégré des questions environnementales et archéologiques relatives à la bande Musqueam au processus de demande de permis. En réponse à ces questions, les demandeurs de permis doivent indiquer s'ils estiment que la bande Musqueam doit participer dès le départ, ce qui contribue à la certitude du projet.

Concours de design

Nous avons organisé un concours de design pour les artistes de la bande Musqueam, dans le but de faire connaître la culture de Musqueam dans l'ensemble YVR. On peut voir le concept gagnant, de Thomas Cannell et de sa fille Summer, partout à YVR, y compris sur les nouvelles bannières que nous avons installées le long des routes.

Canot de la randonnée

En 2019, nous avons lancé un projet ambitieux visant à créer un canot de la randonnée Musqueam. Ce projet, mis sur pied à la suggestion des employés de YVR afin de resserrer les liens avec la bande Musqueam, a exigé un effort d'équipe considérable, de la coordination du transport de la bille de cèdre de l'Ouest de la baie Howe jusqu'à YVR, à la sculpture, en passant par le détachement de l'écorce, pour ne nommer que quelques-unes des étapes de cette création. Les travaux de fabrication du canot se poursuivront en 2020, y compris la planification des randonnées futures et son emplacement dans l'aérogare.

Sensibilisation des employés

En 2019, YVR et les représentants de la bande Musqueam ont travaillé à un programme de formation interne pour les employés de l'Administration de l'aéroport qui s'est avéré une réussite. Ce programme offrait des cours de langue et de l'information sur l'histoire des Musqueam et d'importants précédents juridiques, l'enseignement de la sculpture de fusaiöles en cèdre évoquant le tissage, ainsi que des séances interactives sur l'art du tambour et du chant.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam*, veuillez consulter yvr.ca/fr/about-yvr/who-we-are/musqueam-yvr-agreement.



Communications

L'Administration de l'aéroport de Vancouver s'est engagée à fournir des renseignements ouverts, honnêtes et temps opportun aux voyageurs, au grand public, aux personnes qui travaillent sur Sea Island, aux partenaires d'affaires, aux associations du secteur, aux collectivités locales, au gouvernement, aux peuples autochtones, aux groupes communautaires et aux médias.

767 millions :
portée médiatique
totale

Relations avec les médias

YVR surveille les demandes des médias et y répond en tout temps. Ces demandes de renseignements portent sur une vaste gamme de sujets, des répercussions des conditions météorologiques aux nouvelles en passant par les événements qui se déroulent à YVR, les opérations irrégulières, l'information sur les vols et les services.

Chaque année, nous travaillons avec un expert-conseil externe afin d'évaluer les coupures de presse tant imprimées que diffusées en ligne ou sur les ondes. Ainsi en 2019, 5 027 articles dans les médias ont porté sur l'aéroport international de Vancouver, rejoignant ainsi plus de 767 millions de personnes; 99 % de la couverture était positive ou neutre.

30 %
positif

69 %
neutre

1 %
négatif

Ton général

En 2019, nous avons mis l'accent sur la promotion de notre modèle de gouvernance unique, les innovations, les conseils de voyage, les réussites et des plans d'expansion. YVR en tant que moteur de l'économie est demeuré notre principale catégorie de messages clés, les messages principaux portant sur l'agrandissement de l'aéroport et notre impact économique. La deuxième catégorie la plus populaire est celle de l'expérience client, qui comprend des messages sur les conseils de voyage durant la période achalandée des Fêtes. La troisième catégorie la plus populaire était notre croissance, axée sur notre modèle d'exploitation unique.

Médias sociaux

Les médias sociaux nous aident à interagir avec la collectivité et à communiquer directement avec les clients, les partenaires et les passagers. Tous nos réseaux ont connu une incroyable croissance en 2019. Soulignons que notre réseau prioritaire, Twitter, a connu une hausse de 28 % et que Wechat, notre nouveau compte de médias sociaux chinois, a enregistré une augmentation de 64 %.

Twitter

Une croissance de 28 %

L'aéroport le plus fréquenté au Canada en 2019

Notre compte Twitter demeure notre réseau social le plus actif. Notre auditoire est passé de 58 300 à 74 900 abonnés, soit une croissance de 28 % en 2019. Nous avons fait l'objet de plus de 15 millions de mentions sur Twitter. De plus, notre engagement s'est considérablement intensifié en raison de l'organisation de plusieurs concours de billets d'avion et de la promotion de campagnes créatives.

Facebook

Deuxième aéroport le plus fréquenté au Canada

Notre page Facebook a attiré 2 700 partisans supplémentaires. Le contenu de ce réseau porte sur une vaste gamme de domaines, y compris les concours, la vente au détail, l'exploitation, les événements, l'état d'avancement des travaux de construction et les dernières mises à jour de l'aéroport.



Instagram

Une croissance de 28 %

L'aéroport le plus fréquenté au Canada en 2019

Notre compte Instagram a connu une importante croissance en 2019, avec une hausse de 28 % du nombre d'abonnés. YVR occupe le premier rang parmi les aéroports canadiens sur Instagram. Le contenu qui a le plus retenu l'attention sur Instagram comprend des images de grande qualité de la livrée des avions, des concours et des histoires captivantes sur Instagram.

LinkedIn

Une croissance de 56 %

De plus en plus, notre compte LinkedIn devient un domaine prioritaire et permet à l'organisation d'y publier des annonces d'entreprise. En 2019, nous comptons au total 13 726 abonnés, soit une croissance de 56 %. YVR est le deuxième aéroport le plus fréquenté au Canada après l'aéroport Pearson de Toronto.

Weibo

122 500 abonnés

Notre compte Weibo continue de connaître une croissance exponentielle. Nos publications ont obtenu plus de 3,13 millions de visionnements, soit une augmentation de 64 % en 2019. Le nombre de nos abonnés a augmenté de 4 % en 2019, passant de 117 000 à 122 000.

WeChat

Croissance de 64 %

Public d'aéroport le plus mobilisé

Après la création de notre compte Wechat en 2018, le nombre d'abonnés a considérablement augmenté, enregistrant une croissance de 64 %. Au total, 164 000 publications ont été vues. Nous comptons parmi les aéroports dont le public est le plus mobilisé à l'extérieur de la Chine.

Vous aimeriez en savoir plus? Inscrivez-vous sur yvr.ca/fr/newsletter.

Annexe



GRI Index

L'index suivant présente des renseignements détaillés sur l'Administration de l'aéroport de Vancouver pour la période de déclaration allant du 1er janvier au 31 décembre 2019. Seules nos données sur la qualité de l'air ambiant et l'équité en matière d'emploi indiquées ci-dessous (GRI A05, 405-1) ne figurent pas dans cet index. Ce rapport a été préparé en conformité avec les normes GRI : conformité essentielle.

GRI	DIVULGATION	PAGE
DIVULGATION GÉNÉRALE ET GOUVERNANCE (NOTRE LEADERSHIP)		
PROFIL DE L'ORGANISATION		
102-1	Nom de l'organisation : Administration de l'aéroport international de Vancouver	01
102-2	Activités, marques, produits et services : L'Administration de l'aéroport de Vancouver est l'organisme communautaire à but non lucratif qui gère l'aéroport international de Vancouver (YVR). Deuxième aéroport en importance au Canada, YVR a accueilli 26,4 millions de voyageurs en 2019. Pour obtenir une liste complète de nos services aériens, veuillez consulter la section Services aériens et correspondances à la page 49 .	49
102-3	Lieu géographique du siège : Sea Island, Richmond (Colombie-Britannique), Canada.	
102-4	Lieu géographique des sites d'activité : L'Administration de l'aéroport de Vancouver exerce ses activités à Richmond, en Colombie-Britannique, au Canada.	
102-5	Capital et forme juridique : L'Administration de l'aéroport de Vancouver est un organisme sans but lucratif créé en 1990 en vertu de la Partie II de la <i>Loi sur les corporations canadiennes</i> et dont les activités se poursuivent en vertu de la <i>Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif</i> depuis 2013. L'Administration de l'aéroport est gouvernée par un conseil d'administration communautaire. L'Administration de l'aéroport de Vancouver exploite YVR en vertu d'un bail du gouvernement du Canada couvrant la majeure partie de Sea Island, à Richmond, en Colombie-Britannique.	
102-6	Marchés desservis : Veuillez consulter la section Services aériens et correspondance pour une description des marchés que nous desservons.	49
102-7	Taille de l'organisation : <ul style="list-style-type: none"> • Nombre total d'employés : 539 (à l'exclusion des employés occasionnels et temporaires). • Nombre total de sites d'activité : 1 (nos quatre filiales sont exclues du présent rapport, sauf en ce qui concerne les données financières basées sur les états financiers consolidés). • Quantité de produits ou de services fournis : YVR est desservi par 56 transporteurs aériens qui offrent aux particuliers et aux gens d'affaires des vols vers 122 destinations partout dans le monde. • Aperçu financier net : Veuillez consulter la section Aperçu financier à la page 68. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter nos états financiers consolidés à yvr.ca/2019. 	

102-8	<p>Informations concernant les employés et les autres travailleurs :</p> <p>Nombre total d'employés par contrat de travail et par type d'emploi</p> <table border="1" data-bbox="308 422 1443 790"> <thead> <tr> <th>Contrat de travail</th> <th>Homme</th> <th>Femme</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Permanent, à temps plein</td> <td>292</td> <td>192</td> </tr> <tr> <td>Permanent, à temps partiel</td> <td>12</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Contractuel, à temps plein</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Contractuel, à temps partiel</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Temporaire</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Occasionnel</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>323</td> <td>222</td> </tr> </tbody> </table> <p>Un contrat d'emploi désigne un poste permanent, contractuel, temporaire ou occasionnel. Un type d'emploi désigne un emploi à temps plein ou à temps partiel. Ces données ont été compilées à l'aide des données du système des RH.</p>	Contrat de travail	Homme	Femme	Permanent, à temps plein	292	192	Permanent, à temps partiel	12	13	Contractuel, à temps plein	14	13	Contractuel, à temps partiel	2	1	Temporaire	1	0	Occasionnel	2	3	Total	323	222	
Contrat de travail	Homme	Femme																								
Permanent, à temps plein	292	192																								
Permanent, à temps partiel	12	13																								
Contractuel, à temps plein	14	13																								
Contractuel, à temps partiel	2	1																								
Temporaire	1	0																								
Occasionnel	2	3																								
Total	323	222																								
102-9	<p>Chaîne d'approvisionnement : Les principales catégories de fournisseurs de l'Administration de l'aéroport de Vancouver par type de dépense:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Construction et services civils 2. Services d'ingénierie 3. Services de sécurité 4. Services de conciergerie 5. Services offerts par les représentants du service à la clientèle 6. Services et équipement associés à la technologie de l'information 7. Services associés au matériel et à l'entretien de l'aérogare 																									
102-10	<p>Modifications significatives de l'organisation et de sa chaîne d'approvisionnement : Même si des agrandissements sont en cours, il n'y a eu aucun changement important dans l'exploitation de l'aéroport pendant la période de déclaration de 2019. En ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement, le Grand Vancouver connaît actuellement une hausse importante des investissements dans l'infrastructure provenant des gouvernements provincial et fédéral, ce qui a une incidence sur le marché de la construction locale et le programme d'immobilisations de l'Administration de l'aéroport. L'abordabilité et l'augmentation du salaire minimum ont créé un défi pour les travailleurs et les fournisseurs. L'intensification des pressions commerciales mondiales a, quant à elle, eu une incidence sur les prix des matériaux, ce qui a fait augmenter les coûts des projets.</p>																									
102-11	<p>Principe de précaution ou approche préventive : Nous sommes un organisme régi par le gouvernement fédéral et nous respectons les lignes directrices prévues dans la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>.</p>																									
102-12	<p>Initiatives externes : le Pacte mondial des Nations Unies, les objectifs de développement durable des Nations Unies, la Certification Salmon-Safe, la Certification carbone de niveau 3 du Conseil international des aéroports, l'Organisation internationale de normalisation.</p>																									
102-13	<p>Adhésion à des associations : Conseil international des aéroports—Amérique du Nord, Conseil des aéroports du Canada, Conseil international des aéroports –Asie-Pacifique, Chambre de commerce du Grand Vancouver, Business Council of BC, Chambre de commerce du Canada, Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, Greater Vancouver Gateway Council, Association de l'industrie touristique du Canada, Tourism Vancouver, Chambre de commerce de Richmond, Chambre de commerce de Surrey, Association de l'industrie touristique de la Colombie-Britannique, Conseil commercial Canada-Chine, BC India Business Network.</p> <p>Partenariats : YVR a établi des partenariats avec la Chambre de commerce du Grand Vancouver, la Chambre de commerce de Richmond, le Conseil commercial Canada-Chine, l'Association commerciale Hong Kong-Canada, le BC India Business Network, la Chambre de commerce de Surrey, la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, le Greater Vancouver Gateway Council, l'Association de l'industrie touristique du Canada, la Chambre de commerce de Richmond, le Panthéon de l'aviation du Canada, la BC Women's Hospital Foundation, le BC Aviation Council, Destination Canada, Destination British Columbia, Tourism Vancouver, Vancouver Hotel Destination Association, Rocky Mountaineer et Tourism Richmond.</p>																									

STRATÉGIE		
102-14	Déclaration du décideur le plus haut placé : Veuillez consulter les lettres de Mary Jordan et de Craig Richmond.	04, 05
102-15	Principaux impacts, risques et opportunités : Veuillez consulter la section Évaluation de l'importance.	24
ÉTHIQUE ET INTÉGRITÉ		
102-16	Valeurs, principes, normes et règles de conduite : Veuillez consulter la section Éthique des affaires.	41
102-17	Mécanismes de conseil et de gestion des préoccupations concernant les questions éthiques : La politique interne de dénonciation de YVR fournit un cadre pour signaler tout acte répréhensible perçu. Supervisée par notre vice-présidente, Affaires juridiques et chef de la gouvernance, et notre équipe, Vérification interne, la politique offre plusieurs options, soit de faire un signalement aux supérieurs, de faire un signalement anonyme au moyen du système de gestion de la sécurité ou d'appeler la ligne d'aide en matière d'éthique offerte 24 heures sur 24 et gérée par un tiers indépendant.	43
GOVERNANCE		
102-18	Structure de gouvernance : Veuillez consulter la section Notre leadership ainsi que le manuel du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport (en anglais seulement) à yvr.ca/board .	30
102-19	Délégation d'autorité : Veuillez consulter la section Notre leadership ainsi que le Board of Directors Manual (Manuel du conseil d'administration—en anglais seulement) de l'Administration de l'aéroport à l'adresse yvr.ca/board .	30
102-20	Responsabilités de la direction en lien avec les enjeux économiques, environnementaux et sociaux : Les responsabilités au de la direction en lien avec les enjeux économiques, environnementaux et sociaux relèvent principalement du groupe de travail sur la durabilité qui comprend les personnes suivantes : la vice-présidente, Finances, et chef de la direction des Finances, le vice-président, Ingénierie, la vice-présidente, Personnel et durabilité, vice-présidente, Développement des activités aériennes et affaires publiques et la vice-présidente, Affaires juridiques et chef de la gouvernance, la directrice, Environnement, le responsable de la gestion du risque d'entreprise et le gestionnaire des communications. Tous les titulaires de poste de direction relèvent directement de l'organe de gouvernance le plus élevé.	
102-21	Consultation des parties prenantes au sujet des enjeux économiques, environnementaux et sociaux : Veuillez consulter les sections Mobilisation des parties prenantes Participation des intervenants et Communautés locales.	15, 141
102-22	Composition de l'organe de gouvernance le plus élevé et de ses comités : Veuillez consulter la section Notre leadership ainsi que le manuel du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport (en anglais seulement) à yvr.ca/board .	30
102-23	Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé : Annalisa King est présidente du conseil d'administration. Elle n'est pas l'une des dirigeantes de l'organisation.	
102-24	Nomination et sélection des membres l'organe de gouvernance le plus élevé : Pour en savoir plus sur notre conseil d'administration, veuillez consulter le manuel du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport (en anglais seulement) à yvr.ca/board .	
102-25	Conflits d'intérêts : Veuillez consulter la section Corporate Governance Guidelines (5—Ethical Business Conduct) [Lignes directrices sur la gouvernance d'entreprise de l'Administration de l'aéroport—(5—Éthique commerciale)], en anglais seulement, à yvr.ca/board .	
102-26	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la détermination des objectifs, des valeurs et de la stratégie : Pour en savoir plus sur notre conseil d'administration, veuillez consulter le manuel du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport (en anglais seulement) à yvr.ca/board .	
102-27	Gouvernance concertée de l'organe de gouvernance le plus élevé : Pour en savoir plus sur notre conseil d'administration, veuillez consulter le manuel du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport (en anglais seulement) à yvr.ca/board .	
102-28	Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé : Veuillez consulter la section Corporate Governance Guidelines (9—Assessments) [Lignes directrices sur la gouvernance d'entreprise de l'Administration de l'aéroport (9—Évaluations)], en anglais seulement, à yvr.ca/board .	
102-29	Détermination et gestion des répercussions économiques, environnementales et sociales : Veuillez consulter les sections Mobilisation des parties prenantes, Sujets importants et Gestion du risque d'entreprise.	17, 23, 135

102-30	Efficacité des procédures de gestion des risques : Veuillez consulter la section Gestion du risque d'entreprise.	135
102-31	Examen des enjeux économiques, environnementaux et sociaux : Veuillez consulter yvr.ca/board et notre politique sociale à yvr.ca/socialpolicy .	
102-32	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le rapport sur la durabilité : Le conseil d'administration examine et approuve le rapport annuel et le rapport sur la durabilité de l'Administration de l'aéroport de Vancouver.	
102-33	Communication des préoccupations majeures : L'Administration de l'aéroport a adopté une série de politiques et de lignes directrices d'entreprise qui précisent le processus de communication des préoccupations essentielles à l'organe de gouvernance le plus élevé. Veuillez consulter la section Politique de dénonciation.	43
102-34	Nature et nombre total de préoccupations majeures : Veuillez consulter la norme GRI 406-1.	
102-35	Politiques de rémunération : Veuillez consulter la section Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration.	38
102-36	Procédure de détermination de la rémunération : Veuillez consulter la section Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration.	38
102-37	Participation des parties prenantes au processus de rémunération : Veuillez consulter la section Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration.	38
PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES		
102-40	Liste des groupes de parties prenantes : Veuillez consulter la section Mobilisation des parties prenantes.	15
102-41	Convention collective : 71,01 pour cent des employés sont couverts par la convention collective.	
102-42	Détermination et sélection des parties prenantes : Veuillez consulter la section Mobilisation des parties prenantes.	15
102-43	Approche de la participation des parties prenantes : Veuillez consulter la section Mobilisation des parties prenantes.	15
102-44	Principaux enjeux et préoccupations soulevés : Veuillez consulter les sections Mobilisation des parties prenantes et Sujets importants.	15, 23
PRATIQUES DE DÉCLARATION		
102-45	Entités incluses dans les états financiers consolidés : Nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans ce rapport.	
102-46	Définition du contenu du rapport et des périmètres des enjeux : Veuillez consulter les sections Mobilisation des parties prenantes et Sujets importants.	15, 23
102-47	Liste des enjeux pertinents : Veuillez consulter la section Sujets importants.	23
102-48	Redressement d'information : Veuillez consulter la note en bas de page pour GRI 302-1, 305-1 et A06	
102-49	Modifications relatives aux déclarations : Veuillez consulter la note en bas de page pour GRI 302-1, 305-1 et A06	
102-50	Période de déclaration : Du 1 ^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019.	
102-51	Date du rapport le plus récent : Du 1 ^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2018.	
102-52	Cycle des rapports : Annuel	
102-53	Point de contact pour les questions relatives au rapport : Les questions peuvent être envoyées à sustainability@yvr.ca .	
102-54	Déclarations relatives aux rapports en conformité avec les normes GRI : Ce rapport a été préparé conformément aux normes GRI : conformité essentielle.	
102-55	Index du contenu GRI : inclus dans ce rapport.	
102-56	Vérification externe : À l'exception des états financiers consolidés, ce rapport n'a pas fait l'objet d'une certification externe. À l'heure actuelle, l'Administration de l'aéroport n'a pas de politique en ce qui concerne l'obtention d'une certification externe pour le rapport.	

ÉTHIQUE DES AFFAIRES																																						
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Éthique des affaires.	41																																				
414-1	Nouveaux fournisseurs sélectionnés en fonction de critères sociaux : L'Administration de l'aéroport a sélectionné 99 % des nouveaux fournisseurs en fonction des critères environnementaux, économiques et sociaux énoncés dans le code de conduite des fournisseurs, disponible à yvr.ca/fr/business/work-with-yvr/airport-suppliers .																																					
205-2	Communication et formation sur les politiques et les procédures de lutte contre la corruption : En 2019, nous avons communiqué la politique à tous les employés et mis à jour les contrôles administratifs internes pour assurer le respect des seuils financiers pour les cadeaux et les dépenses établis dans la politique. Nous prévoyons offrir une formation supplémentaire à certains services de l'Administration de l'aéroport en 2020-2021. En ce qui concerne les activités d'ITS, nous fournissons à nos agents et représentants dans d'autres pays un exemplaire de notre politique de lutte contre la corruption et leur demandons de convenir contractuellement de s'y conformer.																																					
INCIDENCE ÉCONOMIQUE (NOTRE ENTREPRISE)																																						
IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT																																						
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Impact économique direct.	64																																				
201-1	<p>Valeur économique directe générée et distribuée :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>(en milliers de dollars)</td> <td>(en milliers de dollars)</td> </tr> <tr> <td>Valeur économique générée</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Recettes</td> <td>575 138</td> <td>581 470</td> </tr> <tr> <td>Valeur économique distribuée</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dépenses d'exploitation</td> <td>144 446</td> <td>164 729</td> </tr> <tr> <td>Salaires et avantages sociaux des employés</td> <td>60 502</td> <td>65 484</td> </tr> <tr> <td>Paievements aux fournisseurs de capitaux</td> <td>30 396</td> <td>31 470</td> </tr> <tr> <td>Paievements au gouvernement</td> <td>76 875</td> <td>77 924</td> </tr> <tr> <td>Investissements communautaires</td> <td>6 682</td> <td>6 887</td> </tr> <tr> <td>Valeur économique totale distribuée</td> <td>318 901</td> <td>346 494</td> </tr> <tr> <td>Valeur économique totale conservée</td> <td>256 237</td> <td>234 976</td> </tr> </tbody> </table> <p>Veuillez consulter les états financiers consolidés pour obtenir de plus amples renseignements..</p>		2018	2019		(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)	Valeur économique générée			Recettes	575 138	581 470	Valeur économique distribuée			Dépenses d'exploitation	144 446	164 729	Salaires et avantages sociaux des employés	60 502	65 484	Paievements aux fournisseurs de capitaux	30 396	31 470	Paievements au gouvernement	76 875	77 924	Investissements communautaires	6 682	6 887	Valeur économique totale distribuée	318 901	346 494	Valeur économique totale conservée	256 237	234 976	
	2018	2019																																				
	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)																																				
Valeur économique générée																																						
Recettes	575 138	581 470																																				
Valeur économique distribuée																																						
Dépenses d'exploitation	144 446	164 729																																				
Salaires et avantages sociaux des employés	60 502	65 484																																				
Paievements aux fournisseurs de capitaux	30 396	31 470																																				
Paievements au gouvernement	76 875	77 924																																				
Investissements communautaires	6 682	6 887																																				
Valeur économique totale distribuée	318 901	346 494																																				
Valeur économique totale conservée	256 237	234 976																																				
SERVICES AÉRIENS ET CORRESPONDANCES																																						
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Services aériens et correspondances.	49																																				
A01	<p>Nombre total de passagers par année, réparti par vols internationaux et intérieurs, puis selon la provenance, la destination et la correspondance, incluant les passagers en transit :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Nombre total de passagers à l'arrivée et en partance</th> </tr> <tr> <th>Passagers</th> <th>Vols intérieurs</th> <th>Vols internationaux</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Passagers à l'arrivée</td> <td>6 337 287</td> <td>6 881 702</td> <td>13 218 989</td> </tr> <tr> <td>Passagers en partance</td> <td>6 344 025</td> <td>6 816 856</td> <td>13 160 881</td> </tr> <tr> <td>Total des passagers</td> <td>12 681 312</td> <td>13 698 558</td> <td>26 379 870</td> </tr> </tbody> </table> <p>Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : même si l'Administration de l'aéroport recueille des données précises pour les passagers en correspondance, les données exactes relatives à ces passagers ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.</p>	Nombre total de passagers à l'arrivée et en partance				Passagers	Vols intérieurs	Vols internationaux	Total	Passagers à l'arrivée	6 337 287	6 881 702	13 218 989	Passagers en partance	6 344 025	6 816 856	13 160 881	Total des passagers	12 681 312	13 698 558	26 379 870																	
Nombre total de passagers à l'arrivée et en partance																																						
Passagers	Vols intérieurs	Vols internationaux	Total																																			
Passagers à l'arrivée	6 337 287	6 881 702	13 218 989																																			
Passagers en partance	6 344 025	6 816 856	13 160 881																																			
Total des passagers	12 681 312	13 698 558	26 379 870																																			
SERVICE À LA CLIENTÈLE																																						
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Service à la clientèle.	57																																				
418-1	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la vie privée des clients et à la perte de leurs données : L'Administration de l'aéroport n'a ni recueilli ni reçu de plaintes fondées relatives à l'atteinte à la vie privée des clients provenant de parties externes ou d'organismes de réglementation. L'Administration de l'aéroport n'a connu aucun incident lié à la cybersécurité portant atteinte à la vie privée en 2019.																																					
Particulier à YVR	Qualité du service à la clientèle : Nous avons obtenu une note impressionnante de 4,3 sur 5,0 ou de 91 %, dans notre sondage annuel sur la satisfaction de la clientèle.	60																																				

ENVIRONNEMENT (NOTRE ENVIRONNEMENT)																																																																																			
ÉNERGIE																																																																																			
103.1-3	Approche managériale : Voir Réduction de la consommation d'énergie.		88																																																																																
302-1 ⁱ	Consommation d'énergie au sein de l'organisation : Énergie non renouvelable totale <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parc de véhicules</td> <td>Essence pure</td> <td>5 092 GJ</td> <td>5 254 GJ</td> </tr> <tr> <td>Parc de véhicules</td> <td>Diesel pur</td> <td>10 253 GJ</td> <td>14 288 GJ</td> </tr> <tr> <td>Génératrice d'alimentation de secours</td> <td>Diesel pur</td> <td>1 721 GJ</td> <td>1 451 GJ</td> </tr> <tr> <td>Énergie non renouvelable totale</td> <td></td> <td>17 066 GJ</td> <td>20 993 GJ</td> </tr> </tbody> </table> Énergie renouvelable totale <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parc de véhicules</td> <td>Éthanol pur</td> <td>372 GJ</td> <td>384 GJ</td> </tr> <tr> <td>Parc de véhicules</td> <td>Biodiesel pur</td> <td>501 GJ</td> <td>698 GJ</td> </tr> <tr> <td>Génératrice d'alimentation de secours</td> <td>Biodiesel pur</td> <td>84 GJ</td> <td>71 GJ</td> </tr> <tr> <td>Énergie éolienne</td> <td></td> <td>22 GJ</td> <td>17 GJ</td> </tr> <tr> <td>Énergie solaire thermique</td> <td></td> <td>8 654 GJ</td> <td>8 759 GJ</td> </tr> <tr> <td>Énergie solaire photovoltaïque</td> <td></td> <td>28 GJ</td> <td>29 GJ</td> </tr> <tr> <td>Géothermie</td> <td></td> <td>4 230 GJ</td> <td>6 403 GJ</td> </tr> <tr> <td>Énergie renouvelable totale</td> <td></td> <td>13 891 GJ</td> <td>16 361 GJ</td> </tr> </tbody> </table> Consommation totale d'énergie—électricité, chauffage et refroidissement <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Achat d'électricité</td> <td>Hydro</td> <td>388 800 GJ</td> <td>385 784 GJ</td> </tr> <tr> <td>Chauffage et refroidissement</td> <td>Gaz naturel</td> <td>114 048 GJ</td> <td>124 154 GJ</td> </tr> <tr> <td>Chauffage et refroidissement</td> <td>Diesel pur</td> <td>6 250 GJ</td> <td>5 848 GJ</td> </tr> <tr> <td>Chauffage et refroidissement</td> <td>Biodiesel pur</td> <td>305 GJ</td> <td>286 GJ</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>509 403 GJ</td> <td>516 072 GJ</td> </tr> </tbody> </table>				2018	2019	Parc de véhicules	Essence pure	5 092 GJ	5 254 GJ	Parc de véhicules	Diesel pur	10 253 GJ	14 288 GJ	Génératrice d'alimentation de secours	Diesel pur	1 721 GJ	1 451 GJ	Énergie non renouvelable totale		17 066 GJ	20 993 GJ			2018	2019	Parc de véhicules	Éthanol pur	372 GJ	384 GJ	Parc de véhicules	Biodiesel pur	501 GJ	698 GJ	Génératrice d'alimentation de secours	Biodiesel pur	84 GJ	71 GJ	Énergie éolienne		22 GJ	17 GJ	Énergie solaire thermique		8 654 GJ	8 759 GJ	Énergie solaire photovoltaïque		28 GJ	29 GJ	Géothermie		4 230 GJ	6 403 GJ	Énergie renouvelable totale		13 891 GJ	16 361 GJ			2018	2019	Achat d'électricité	Hydro	388 800 GJ	385 784 GJ	Chauffage et refroidissement	Gaz naturel	114 048 GJ	124 154 GJ	Chauffage et refroidissement	Diesel pur	6 250 GJ	5 848 GJ	Chauffage et refroidissement	Biodiesel pur	305 GJ	286 GJ	Total		509 403 GJ	516 072 GJ	
		2018	2019																																																																																
Parc de véhicules	Essence pure	5 092 GJ	5 254 GJ																																																																																
Parc de véhicules	Diesel pur	10 253 GJ	14 288 GJ																																																																																
Génératrice d'alimentation de secours	Diesel pur	1 721 GJ	1 451 GJ																																																																																
Énergie non renouvelable totale		17 066 GJ	20 993 GJ																																																																																
		2018	2019																																																																																
Parc de véhicules	Éthanol pur	372 GJ	384 GJ																																																																																
Parc de véhicules	Biodiesel pur	501 GJ	698 GJ																																																																																
Génératrice d'alimentation de secours	Biodiesel pur	84 GJ	71 GJ																																																																																
Énergie éolienne		22 GJ	17 GJ																																																																																
Énergie solaire thermique		8 654 GJ	8 759 GJ																																																																																
Énergie solaire photovoltaïque		28 GJ	29 GJ																																																																																
Géothermie		4 230 GJ	6 403 GJ																																																																																
Énergie renouvelable totale		13 891 GJ	16 361 GJ																																																																																
		2018	2019																																																																																
Achat d'électricité	Hydro	388 800 GJ	385 784 GJ																																																																																
Chauffage et refroidissement	Gaz naturel	114 048 GJ	124 154 GJ																																																																																
Chauffage et refroidissement	Diesel pur	6 250 GJ	5 848 GJ																																																																																
Chauffage et refroidissement	Biodiesel pur	305 GJ	286 GJ																																																																																
Total		509 403 GJ	516 072 GJ																																																																																
CONSOMMATION D'EAU																																																																																			
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Réduction de la consommation d'eau.		93																																																																																
303-1 ⁱⁱ	Prélèvement d'eau, par source : 383 624 m ³ provenant de la municipalité et 620 m ³ sous forme d'eau de pluie.		96																																																																																
SANTÉ DE L'ÉCOSYSTÈME																																																																																			
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Santé des écosystèmes.		104																																																																																
304-1	Sites d'activité détenus, loués ou gérés, situés dans ou à proximité des aires protégées et des zones riches en biodiversité à l'extérieur des aires protégées : YVR est situé à Sea Island, dans la ville de Richmond, à l'embouchure du fleuve Fraser où l'on retrouve l'un des plus vastes estuaires de la côte ouest de l'Amérique du Nord. En plus d'être un important refuge pour les oiseaux migrateurs, cet estuaire est l'une des plus importantes voies de migration pour les saumons de la côte ouest. Nos activités se déroulent donc dans une région écologiquement riche où l'on retrouve Sturgeon Bank, une aire provinciale de gestion de la faune ayant une valeur importante en ce qui concerne l'habitat intertidal, qui fait partie à la fois des sites RAMSAR et du Réseau de réserves pour les oiseaux de rivage dans l'hémisphère occidental; Sea Island Conservation Area, gérée par le Service canadien de la faune en raison de la valeur de certains habitats naturels; Swishwash Island, qui comprend des terrains privés appartenant à Conservation de la nature Canada et sont gérés comme réserve naturelle; ainsi qu'Iona Island Regional Park et le McDonald Beach Park. Comme nous louons de Transports Canada 13,4 km ² de terres sur Sea Island, nous sommes également chargés d'assurer l'équilibre entre la sécurité des opérations aéroportuaires, la gestion de la faune et la protection de l'environnement.																																																																																		

ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES																																					
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Émissions atmosphériques.	74																																			
305-1ⁱⁱⁱ	<p>Émissions directes (niveau 1) de GES (en tonnes d'éq. CO₂) :</p> <p>Rendement des GES :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Niveau 1</td> <td>8 025</td> <td>8 493</td> <td>8 817</td> <td>7 994</td> <td>6 906</td> <td>8 902</td> <td>7 750</td> <td>8 517</td> </tr> </tbody> </table> <p>Biogenic CO₂ Emissions in 2019: 98 t CO₂e</p>		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Niveau 1	8 025	8 493	8 817	7 994	6 906	8 902	7 750	8 517																		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019																													
Niveau 1	8 025	8 493	8 817	7 994	6 906	8 902	7 750	8 517																													
305-2	<p>Émissions directes (niveau 2) de GES (en tonnes d'éq. CO₂) :</p> <p>Rendement des GES :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Niveau 2</td> <td>1 852</td> <td>1 322</td> <td>998</td> <td>1 096</td> <td>1 108</td> <td>1 148</td> <td>1 152</td> <td>1 143</td> </tr> </tbody> </table>		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Niveau 2	1 852	1 322	998	1 096	1 108	1 148	1 152	1 143																		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019																													
Niveau 2	1 852	1 322	998	1 096	1 108	1 148	1 152	1 143																													
305-4	Intensité des émissions de GES : 0,366 tonne/passager (passagers en milliers) provenant à la fois des émissions de niveau 1 et de niveau 2.	78																																			
A05	<p>Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (µg/m³) ou en parties par million (ppm) selon régime de réglementation :</p> <p>Moyennes annuelles dans le Grand Vancouver, 2018 Surveillance des polluants atmosphériques sur Sea Island</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>Objectifs pour le Grand Vancouver</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dioxyde d'azote (NO₂) (ppb)</td> <td>14</td> <td>16</td> <td>14</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Monoxyde de carbone (CO) (ppb)</td> <td>242</td> <td>250</td> <td>253</td> <td>Aucune moyenne annuelle</td> </tr> <tr> <td>Dioxyde de soufre (SO₂) (ppb)</td> <td>0,2</td> <td>0,4</td> <td>0,5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Particules fines (PM2.5) (µg/m³)</td> <td>4,9</td> <td>6,2</td> <td>7,0</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Particules fines (PM10) (µg/m³)</td> <td>10,3</td> <td>11,1</td> <td>12,9</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Ozone (O₃) (ppb)</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>Aucune moyenne annuelle</td> </tr> </tbody> </table> <p>*1 ppm = 1 000 ppb. Les données sur la qualité de l'air sont conformes aux données pertinentes sur la qualité de l'air ambiant; aucun objectif relatif à la moyenne annuelle de monoxyde de carbone et d'ozone n'a été fixé pour le Grand Vancouver.</p> <p>Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : ce rapport présente les données de 2018, ce qui représente la période de déclaration la plus récente fournie par le Grand Vancouver</p>		2016	2017	2018	Objectifs pour le Grand Vancouver	Dioxyde d'azote (NO₂) (ppb)	14	16	14	17	Monoxyde de carbone (CO) (ppb)	242	250	253	Aucune moyenne annuelle	Dioxyde de soufre (SO₂) (ppb)	0,2	0,4	0,5	5	Particules fines (PM2.5) (µg/m³)	4,9	6,2	7,0	8	Particules fines (PM10) (µg/m³)	10,3	11,1	12,9	20	Ozone (O₃) (ppb)	16	17	17	Aucune moyenne annuelle	
	2016	2017	2018	Objectifs pour le Grand Vancouver																																	
Dioxyde d'azote (NO₂) (ppb)	14	16	14	17																																	
Monoxyde de carbone (CO) (ppb)	242	250	253	Aucune moyenne annuelle																																	
Dioxyde de soufre (SO₂) (ppb)	0,2	0,4	0,5	5																																	
Particules fines (PM2.5) (µg/m³)	4,9	6,2	7,0	8																																	
Particules fines (PM10) (µg/m³)	10,3	11,1	12,9	20																																	
Ozone (O₃) (ppb)	16	17	17	Aucune moyenne annuelle																																	
EFFLUENT ET DÉCHETS																																					
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Réduction des déchets.	81																																			
A06^{iv}	<p>Liquide de dégivrage et d'élimination de la glace pour les aéronefs et les chaussées utilisé et traité, en m³ et/ou en tonnes métriques :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Type I</td> <td>974 m³</td> <td>1 441 m³</td> </tr> <tr> <td>Type IV</td> <td>133 m³</td> <td>245 m³</td> </tr> <tr> <td>Rejet et captage aux fins de traitement</td> <td>6 686 m³</td> <td>3 805 m³</td> </tr> </tbody> </table> <p>Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : À l'heure actuelle, l'Administration de l'aéroport de Vancouver ne recueille pas de données sur le dégivrage et l'élimination de la glace des pistes.</p>		2018	2019	Type I	974 m ³	1 441 m ³	Type IV	133 m ³	245 m ³	Rejet et captage aux fins de traitement	6 686 m ³	3 805 m ³																								
	2018	2019																																			
Type I	974 m ³	1 441 m ³																																			
Type IV	133 m ³	245 m ³																																			
Rejet et captage aux fins de traitement	6 686 m ³	3 805 m ³																																			

306-2 ^v	<p>Déchets par type et méthode d'élimination :</p> <p>Poids total des déchets dangereux</p> <table border="1" data-bbox="308 406 1770 702"> <thead> <tr> <th>Type de déchets</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>Méthode d'élimination</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées</td> <td>14 529 kg</td> <td>24 691 kg</td> <td>Recyclage</td> </tr> <tr> <td>Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale</td> <td>40 832 kg</td> <td>73 659 kg</td> <td>Incinération</td> </tr> <tr> <td>Autres déchets (p. ex., filtres à huile)</td> <td>535 kg</td> <td>13 132 kg</td> <td>Site d'enfouissement</td> </tr> <tr> <td>Matériaux contenant des fibres d'amiante</td> <td>98 461 kg</td> <td>288 753 kg</td> <td>Autre</td> </tr> </tbody> </table> <p>Poids total des déchets non dangereux</p> <table border="1" data-bbox="308 757 1770 1100"> <thead> <tr> <th>Type de déchets</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>Méthode d'élimination</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants</td> <td>1 584 710 kg</td> <td>1 653 070 kg</td> <td>Recyclage</td> </tr> <tr> <td>Baguettes, manches de balai</td> <td>2 967 kg</td> <td>4 895 kg</td> <td>Réutilisation</td> </tr> <tr> <td>Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur</td> <td>826 605 kg</td> <td>948 248 kg</td> <td>Compostage</td> </tr> <tr> <td>Autres déchets</td> <td>2 340 530 kg</td> <td>2 243 590 kg</td> <td>Site d'enfouissement</td> </tr> <tr> <td>Déchets de construction</td> <td>12 535 742 kg</td> <td>79 284 361 kg</td> <td>Recyclage</td> </tr> </tbody> </table>	Type de déchets	2018	2019	Méthode d'élimination	Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	14 529 kg	24 691 kg	Recyclage	Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	40 832 kg	73 659 kg	Incinération	Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	535 kg	13 132 kg	Site d'enfouissement	Matériaux contenant des fibres d'amiante	98 461 kg	288 753 kg	Autre	Type de déchets	2018	2019	Méthode d'élimination	Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants	1 584 710 kg	1 653 070 kg	Recyclage	Baguettes, manches de balai	2 967 kg	4 895 kg	Réutilisation	Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	826 605 kg	948 248 kg	Compostage	Autres déchets	2 340 530 kg	2 243 590 kg	Site d'enfouissement	Déchets de construction	12 535 742 kg	79 284 361 kg	Recyclage	
Type de déchets	2018	2019	Méthode d'élimination																																											
Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	14 529 kg	24 691 kg	Recyclage																																											
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	40 832 kg	73 659 kg	Incinération																																											
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	535 kg	13 132 kg	Site d'enfouissement																																											
Matériaux contenant des fibres d'amiante	98 461 kg	288 753 kg	Autre																																											
Type de déchets	2018	2019	Méthode d'élimination																																											
Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants	1 584 710 kg	1 653 070 kg	Recyclage																																											
Baguettes, manches de balai	2 967 kg	4 895 kg	Réutilisation																																											
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	826 605 kg	948 248 kg	Compostage																																											
Autres déchets	2 340 530 kg	2 243 590 kg	Site d'enfouissement																																											
Déchets de construction	12 535 742 kg	79 284 361 kg	Recyclage																																											
TRANSPORT TERRESTRE																																														
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Transport terrestre.	99																																												
Particulier à YVR	<p>Proportion de passagers aériens sondés qui utilisent le transport en commun :</p> <table border="1" data-bbox="308 1311 1371 1443"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pourcentage de voyageurs ayant déclaré avoir utilisé le transport en commun pour se rendre à YVR</td> <td>29 %</td> <td>29 %</td> </tr> </tbody> </table>		2018	2019	Pourcentage de voyageurs ayant déclaré avoir utilisé le transport en commun pour se rendre à YVR	29 %	29 %																																							
	2018	2019																																												
Pourcentage de voyageurs ayant déclaré avoir utilisé le transport en commun pour se rendre à YVR	29 %	29 %																																												
BRUIT AÉRONAUTIQUE																																														
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Gestion du bruit.	109																																												
Particulier à YVR	Questionnaire du sondage communautaire : 85 % des répondants ont déclaré ne pas être ennuyés par le bruit des aéronefs.	112																																												
Particulier à YVR	<p>Nombre total de plaintes/10 000 aéronefs :</p> <table border="1" data-bbox="308 1750 1371 1854"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs</td> <td>27</td> <td>77</td> </tr> </tbody> </table>		2018	2019	Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	27	77	112																																						
	2018	2019																																												
Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	27	77																																												

INCIDENCE SOCIALE (NOTRE COMMUNAUTÉ)																																												
IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT																																												
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Impact économique direct.	136																																										
203-1	Investissements dans l'infrastructure et services financés : Plus de 20,2 milliards de dollars en retombées économiques totales en Colombie-Britannique; plus de 1,2 million de dollars en dons à plus de 50 organismes; 21 673 \$ tiré des objets trouvés à l'aéroport; 19 000 \$ en dons provenant de nos bacs pour monnaie ; et 6 300 \$ en dons en nature à des organismes locaux.																																											
PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI																																												
103.1-3	Approche managériale : Voir Pratiques d'emploi.	138																																										
401-1	<p>Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel :</p> <p>Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Age</th> <th>→30 ans</th> <th>De 30 à 50 ans</th> <th>→50 ans</th> <th>Homme</th> <th>Femme</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nombre total</td> <td>13</td> <td>45</td> <td>7</td> <td>36</td> <td>29</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Taux</td> <td>2,41 %</td> <td>8,35 %</td> <td>1,30 %</td> <td>6,68 %</td> <td>5,38 %</td> <td>12,06 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.</p> <p>Nombre total et taux de roulement du personnel</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Age</th> <th>→30 ans</th> <th>De 30 à 50 ans</th> <th>→50 ans</th> <th>Homme</th> <th>Femme</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nombre total</td> <td>6</td> <td>26</td> <td>10</td> <td>18</td> <td>24</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>Taux</td> <td>1,11 %</td> <td>4,82 %</td> <td>1,86 %</td> <td>3,34 %</td> <td>4,45 %</td> <td>7,79 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.</p>	Age	→30 ans	De 30 à 50 ans	→50 ans	Homme	Femme	Total	Nombre total	13	45	7	36	29	65	Taux	2,41 %	8,35 %	1,30 %	6,68 %	5,38 %	12,06 %	Age	→30 ans	De 30 à 50 ans	→50 ans	Homme	Femme	Total	Nombre total	6	26	10	18	24	42	Taux	1,11 %	4,82 %	1,86 %	3,34 %	4,45 %	7,79 %	
Age	→30 ans	De 30 à 50 ans	→50 ans	Homme	Femme	Total																																						
Nombre total	13	45	7	36	29	65																																						
Taux	2,41 %	8,35 %	1,30 %	6,68 %	5,38 %	12,06 %																																						
Age	→30 ans	De 30 à 50 ans	→50 ans	Homme	Femme	Total																																						
Nombre total	6	26	10	18	24	42																																						
Taux	1,11 %	4,82 %	1,86 %	3,34 %	4,45 %	7,79 %																																						
404-2	Programmes d'amélioration des compétences des employés et programmes d'aide à la transition : Gestion et développement du leadership, apprentissage et perfectionnement organisationnel, gestion de carrière, programme de préparation à la retraite.	116, 118																																										
SANTÉ ET SÉCURITÉ																																												
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Santé et sécurité des employés.	121																																										
403-2	<p>Types de blessures et taux de fréquence de blessures, maladies professionnelles, journées perdues, absentéisme et nombre de décès écoulant d'activités liées au travail :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nombre total des blessures entraînant une perte de temps</td> <td>2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps</td> <td>0,44</td> <td>1,20</td> </tr> <tr> <td>Nombre total de jours de travail perdus</td> <td>47</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Taux d'absentéisme</td> <td>3,40 %</td> <td>3,75 %</td> </tr> <tr> <td>Nombre total de décès</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Les IR et LDR doivent être exprimés en incidents par 100 employés avec le maximum d'heures normales conformément aux normes de l'OSHA.</p> <p>Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : nous ne divulguons pas les renseignements sur la santé et la sécurité de nos entrepreneurs et de nos fournisseurs en raison de contraintes de confidentialité. À l'heure actuelle, nous ne recueillons pas de données sur le taux de maladies professionnelles en raison de notre contrôle limité des mesures de validation externes. Conformément à la protection du droit à la confidentialité des employés, nous ne divulguons pas les données sur le genre.</p>		2018	2019	Nombre total des blessures entraînant une perte de temps	2	6	Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	0,44	1,20	Nombre total de jours de travail perdus	47	24	Taux d'absentéisme	3,40 %	3,75 %	Nombre total de décès	0	0																									
	2018	2019																																										
Nombre total des blessures entraînant une perte de temps	2	6																																										
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	0,44	1,20																																										
Nombre total de jours de travail perdus	47	24																																										
Taux d'absentéisme	3,40 %	3,75 %																																										
Nombre total de décès	0	0																																										

DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES																																																																																															
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Diversité et égalité des chances.				125																																																																																										
405-1	<p>Diversité des organes de gouvernance et des employés :</p> <p>Pourcentage de personnes au sein des organes de gouvernance de l'organisation</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Diversité du conseil d'administration</th> <th>Nombre</th> <th colspan="3">%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Femmes</td> <td>5</td> <td colspan="3">35,7</td> </tr> <tr> <td>Minorités visibles</td> <td>1</td> <td colspan="3">7,1</td> </tr> <tr> <td>Personnes handicapées</td> <td>0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td>Autochtones</td> <td>0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Pourcentage d'employés, par catégorie d'employé Les renseignements ci-dessous reposent sur les données du 31 décembre 2018</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Catégorie d'employé</th> <th>Femmes</th> <th>Autochtones</th> <th>Personnes handicapées</th> <th>Membres des minorités visibles</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cadres supérieurs</td> <td>60,0 %</td> <td>0 %</td> <td>2,6 %</td> <td>10,0 %</td> </tr> <tr> <td>Cadres intermédiaires et autres gestionnaires</td> <td>41,3 %</td> <td>1,9 %</td> <td>2,6 %</td> <td>24,0 %</td> </tr> <tr> <td>Professionnels</td> <td>39,8 %</td> <td>0 %</td> <td>1,6 %</td> <td>50,0 %</td> </tr> <tr> <td>Semi-professionnels et techniciens</td> <td>18,6 %</td> <td>0 %</td> <td>2,3 %</td> <td>23,3 %</td> </tr> <tr> <td>Superviseurs</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> <td>100 %</td> </tr> <tr> <td>Superviseurs : travailleurs spécialisés et métiers</td> <td>11,1 %</td> <td>0 %</td> <td>11,1 %</td> <td>44,4 %</td> </tr> <tr> <td>Personnel administratif et personnel de bureau principal</td> <td>71,6 %</td> <td>1,1 %</td> <td>1,1 %</td> <td>39,8 %</td> </tr> <tr> <td>Travailleurs qualifiés et de métiers spécialisés</td> <td>6,3 %</td> <td>4,7 %</td> <td>1,6 %</td> <td>25,0 %</td> </tr> <tr> <td>Personnel de bureau</td> <td>82,9 %</td> <td>9,8 %</td> <td>2,4 %</td> <td>36,6 %</td> </tr> <tr> <td>Personnel intermédiaire dans les ventes et personnel responsable du service</td> <td>100 %</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> <td>66,7 %</td> </tr> <tr> <td>Ouvriers manuels semi-qualifiés</td> <td>11,1 %</td> <td>5,6 %</td> <td>11,1 %</td> <td>5,6 %</td> </tr> <tr> <td>Autres travailleurs manuels</td> <td>50 %</td> <td>100 %</td> <td>0 %</td> <td>50 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Comprend les postes permanents (à temps plein et à temps partiel) et ne comprend pas les employés nommés pour une période déterminée, les employés temporaires, les employés occasionnels, les étudiants et les employés permanents en congé autorisé.</p> <p>Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : ces renseignements ont été préparés conformément aux lignes directrices de la <i>Loi sur l'équité en matière d'emploi</i>. Par souci de cohérence, le groupe d'âge n'est pas inclus. Ce rapport représente les données de 2018 et est conforme à la période de déclaration précisée dans les lignes directrices de la <i>Loi sur l'équité en matière d'emploi</i>.</p>				Diversité du conseil d'administration	Nombre	%			Femmes	5	35,7			Minorités visibles	1	7,1			Personnes handicapées	0	0			Autochtones	0	0			Catégorie d'employé	Femmes	Autochtones	Personnes handicapées	Membres des minorités visibles	Cadres supérieurs	60,0 %	0 %	2,6 %	10,0 %	Cadres intermédiaires et autres gestionnaires	41,3 %	1,9 %	2,6 %	24,0 %	Professionnels	39,8 %	0 %	1,6 %	50,0 %	Semi-professionnels et techniciens	18,6 %	0 %	2,3 %	23,3 %	Superviseurs	0 %	0 %	0 %	100 %	Superviseurs : travailleurs spécialisés et métiers	11,1 %	0 %	11,1 %	44,4 %	Personnel administratif et personnel de bureau principal	71,6 %	1,1 %	1,1 %	39,8 %	Travailleurs qualifiés et de métiers spécialisés	6,3 %	4,7 %	1,6 %	25,0 %	Personnel de bureau	82,9 %	9,8 %	2,4 %	36,6 %	Personnel intermédiaire dans les ventes et personnel responsable du service	100 %	0 %	0 %	66,7 %	Ouvriers manuels semi-qualifiés	11,1 %	5,6 %	11,1 %	5,6 %	Autres travailleurs manuels	50 %	100 %	0 %	50 %	
Diversité du conseil d'administration	Nombre	%																																																																																													
Femmes	5	35,7																																																																																													
Minorités visibles	1	7,1																																																																																													
Personnes handicapées	0	0																																																																																													
Autochtones	0	0																																																																																													
Catégorie d'employé	Femmes	Autochtones	Personnes handicapées	Membres des minorités visibles																																																																																											
Cadres supérieurs	60,0 %	0 %	2,6 %	10,0 %																																																																																											
Cadres intermédiaires et autres gestionnaires	41,3 %	1,9 %	2,6 %	24,0 %																																																																																											
Professionnels	39,8 %	0 %	1,6 %	50,0 %																																																																																											
Semi-professionnels et techniciens	18,6 %	0 %	2,3 %	23,3 %																																																																																											
Superviseurs	0 %	0 %	0 %	100 %																																																																																											
Superviseurs : travailleurs spécialisés et métiers	11,1 %	0 %	11,1 %	44,4 %																																																																																											
Personnel administratif et personnel de bureau principal	71,6 %	1,1 %	1,1 %	39,8 %																																																																																											
Travailleurs qualifiés et de métiers spécialisés	6,3 %	4,7 %	1,6 %	25,0 %																																																																																											
Personnel de bureau	82,9 %	9,8 %	2,4 %	36,6 %																																																																																											
Personnel intermédiaire dans les ventes et personnel responsable du service	100 %	0 %	0 %	66,7 %																																																																																											
Ouvriers manuels semi-qualifiés	11,1 %	5,6 %	11,1 %	5,6 %																																																																																											
Autres travailleurs manuels	50 %	100 %	0 %	50 %																																																																																											
406-1	<p>Incidents de discrimination et mesures correctives prises : Nous n'avons eu aucun incident de discrimination en 2019. L'Administration de l'aéroport a fait appel à une tierce partie externe pour mener trois enquêtes internes sur le respect en milieu de travail. Deux des enquêtes ont révélé que la conduite des employés en cause était considérée comme étant du harcèlement, et des mesures correctives ont alors été prise L'autre enquête a été mise en veilleuse en raison de la crise de la COVID-19 et reprendra au moment opportun.</p>																																																																																														

COMMUNAUTÉS LOCALES		
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Sécurité et sûreté.	141
413-1	Activités menées avec la participation de la collectivité locale, évaluations d'impact et programmes d'aménagement : L'Administration de l'aéroport de Vancouver exploite un seul aéroport, ce qui équivaut à 100 %.	
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ		
103.1-3	Approche managériale : Veuillez consulter la section Sécurité et sûreté.	131
A09 ^{vi}	<p>Nombre annuel total d'impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef : 223 impacts fauniques signalés; 8 impacts fauniques signalés par 10 000 mouvements sur piste dans lesquels nous avons pu confirmer les impacts avec 338 animaux; et 11,7 impacts fauniques confirmés par 10 000 mouvements d'aéronefs. Il y a eu 289 533 mouvements d'aéronefs sur piste en 2019.</p> <p>Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : nous ne recueillons pas de renseignements sur l'emplacement exact des impacts fauniques à l'heure actuelle. Toutefois, la limite globale pour laquelle les impacts fauniques sont enregistrés est définie comme étant à moins de 90 m du centre étendu de la piste ou lorsque l'aéronef se trouve à moins de 60 m (200 pieds) en approche et à 150 m (500 pieds) au décollage.</p>	

ⁱ 302-1: L'énergie non renouvelable comprend la portion non renouvelable du carburant pour les véhicules, le chauffage et l'électricité. L'Administration de l'aéroport utilise un mélange de deux carburants pour son parc de véhicules, soit l'éthanol (10 %) et le biodiesel (5 %). Les génératrices de YVR utilisent du biodiesel (5 %). Bien que l'hydroélectricité soit considérée comme une énergie renouvelable, elle n'est pas autogénérée dans ce cas et constitue la principale source d'électricité de la Colombie-Britannique. En ce qui concerne le combustible utilisé pour le chauffage et le refroidissement, nous avons utilisé du gaz naturel et du biodiesel (5 %) en 2019 dans les chaudières des aéroports des vols intérieurs et des vols internationaux. Nous avons séparé le mélange diesel-biodiesel pour comparer les carburants non-renouvelable et renouvelable. Nous n'indiquons pas ces données ailleurs pour éviter une double comptabilisation. Les facteurs de conversion sont mentionnés dans le document *BC Best Practices for Quantifying Greenhouse Gas Emissions, 2018*. Les données sur l'énergie renouvelable sont fondées sur une combinaison de données réelles et de moyennes des années précédentes. Les valeurs susmentionnées pour l'énergie solaire thermique provenaient uniquement du système du bâtiment des activités des pistes. L'Administration de l'aéroport a installé des systèmes solaires thermiques sur le bâtiment des activités des pistes et les aéroports des vols intérieurs et des vols internationaux. Les valeurs reflètent maintenant l'énergie renouvelable de tous les systèmes.

ⁱⁱ 303-1: Le volume total d'eau de pluie a été calculé en fonction d'une valeur estimative tirée d'une étude annuelle sur le captage d'eau réalisée en 2016. Le volume total d'eau potable consommée est fondé sur la consommation d'eau dans l'aéroport principale et l'aéroport sud ainsi que dans le bâtiment des activités des pistes. En vue d'atteindre nos objectifs de conservation de l'eau, nous faisons le suivi de la consommation d'eau sur Sea Island (1 101 350 m³), ainsi que de l'eau sous notre contrôle opérationnel, et nous en faisons rapport (366 290 m³).

ⁱⁱⁱ 305-1: En 2019, nous avons entrepris un examen approfondi de nos pratiques de déclaration et de nos sources de données pour les émissions de niveau 1, et nous avons apporté plusieurs améliorations qui ont donné lieu à une nouvelle base de référence. Ces améliorations comprennent une plus grande précision des émissions en incluant d'autres sources d'émissions (comme les émissions fugaces des combustibles et le carburant transporté par camion durant les épisodes de neige), les émissions biogéniques et des facteurs de conversion des émissions et de la densité énergétique révisés pour tenir compte des mélanges de carburant utilisés à l'aéroport. Comme l'exigent les déclarations associées aux normes GRI, les émissions de CO₂ biogénique de 2019 résultant de la combustion du biodiesel et de l'éthanol à partir de carburant mélangé B5 et E10 sont de 98 tonnes d'éq. CO₂. 8 560 tonnes représentent la quantité d'éq. CO₂ non biologique seulement, tandis que les données de référence de 2012 de 8 025 comprennent à la fois les quantités d'éq. CO₂ biologique et non biologique.

^{iv} A06: Le liquide de dégivrage est souvent utilisé en cas de précipitations. L'excédent d'eau généré par les précipitations est recueilli avec des produits de dégivrage résiduels qui sont ensuite captés dans le système de confinement de YVR. Par conséquent, le produit déversé/traité est supérieur à la quantité de produits de dégivrage utilisée. Nous avons reformulé le volume rejeté et capté en 2018 pour tenir compte du volume total réel, y compris l'excédent d'eau.

^v 306-2: En 2018, nous avons mis en œuvre une nouvelle initiative dans le cadre de laquelle les passagers aux zones d'enregistrement pour les vols internationaux se sont débarrassés des liquides avant de recycler les bouteilles. Au cours des années précédentes, les bouteilles recyclées contenant des liquides ont été comptabilisées comme faisant partie du poids total des produits recyclés. Ainsi, conformément à la méthodologie utilisée ces dernières années, nous avons inclus le poids de l'eau rejetée dans le poids total de l'eau recyclée. Nous avons tenu compte également d'une autre source de recyclage, la graisse de cuisine, laquelle représente 80 513 kg supplémentaires du poids total de déchets recyclés. Étant donné que le poids total de la graisse de cuisine recyclée ne crée pas de différence significative, les données de référence n'ont pas été réajustées pour tenir compte de cette source supplémentaire et n'est donc pas incluse dans le poids total des matières recyclées.

^{vi} A09: Impact confirmé : tout impact faunique déclaré lorsqu'une preuve, comme une carcasse, des restes, du sang ou de dommages à l'aéronef, est trouvée.



**Rapport annuel
et rapport sur la durabilité
de 2019**

