



Rapport sur la résilience aux changements climatiques 2025



Contenu

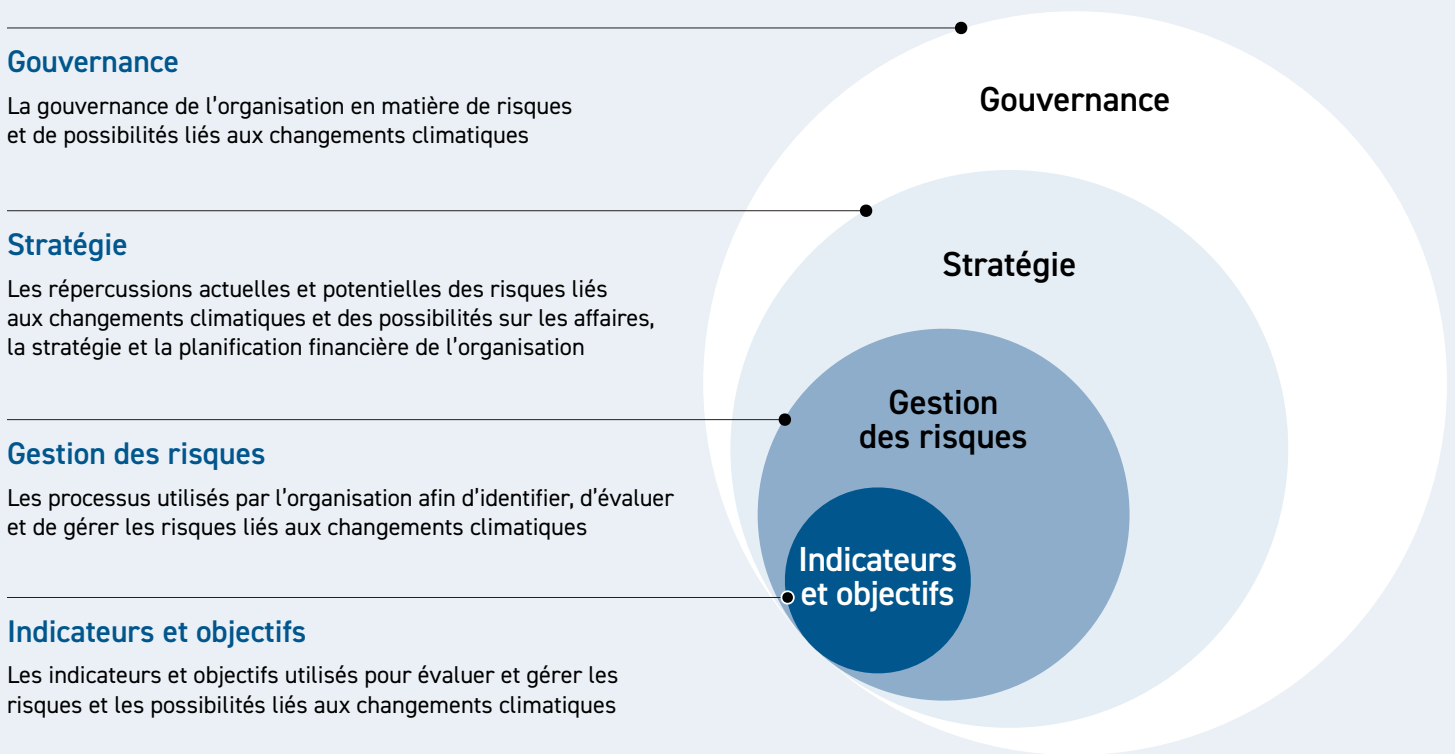
À propos de ce rapport	2
Notre contexte climatique à YVR	3
Gouvernance	4
Stratégie	6
Gestion des risques	9
Indicateurs et objectifs	18

À propos de ce rapport

Ce rapport complète notre [Rapport annuel et de développement durable environnemental de YVR 2025](#). Il s'aligne sur les recommandations formulées par le [Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques](#), désormais régi par la Fondation des Normes internationales d'information financière (IFRS). Ce rapport reflète les informations concernant la gestion des risques liés aux changements climatiques de l'Administration de l'aéroport de Vancouver (l'Administration de l'aéroport) et notre exploitation de l'aéroport international de Vancouver (YVR).

Ce rapport se fonde sur les quatre piliers du cadre sur l'information financière relative aux changements climatiques : gouvernance, stratégie, gestion des risques, ainsi que les indicateurs et objectifs. Il vise à renseigner les parties prenantes sur la manière dont nous gérons les vulnérabilités diverses auxquelles nous faisons face en ce qui concerne les conséquences physiques des changements climatiques. Il présente aussi les défis et possibilités relatives à une transition réussie vers une économie à faible empreinte carbone.

Figure 1 : Éléments clés des informations financières recommandées relatives au changement climatique



Notre contexte climatique à YVR

YVR est le deuxième aéroport le plus fréquenté du Canada et une porte d'entrée essentielle sur le Pacifique. En 2025, il a accueilli un nombre record de 26,9 millions de voyageurs et transporté plus de 364 742 tonnes de fret. Ces résultats comptent, car YVR est un moteur économique qui soutient les emplois, la diversification du commerce et la connectivité pour la Colombie-Britannique et le Canada, contribuant chaque année à plus de 15 milliards de dollars au PIB du Canada.

Tout en jouant un rôle vital dans le réseau canadien de voyage et de commerce, les changements climatiques continuent de remodeler l'industrie aéronautique, créant à la fois des risques et de nouvelles possibilités.

En 2025, nous avons maintenu notre engagement à agir de manière proactive et transparente afin de gérer les impacts liés au climat et de faire progresser de façon tangible la résilience face au climat et à l'énergie, gage de réussite à long terme et de croissance durable.

Nous avons continué de faire avancer notre cible de neutralité carbone d'ici 2030, en réduisant les émissions là où c'est possible dès aujourd'hui et en mettant en place les infrastructures et les partenariats nécessaires pour permettre des réductions plus importantes au fil du temps. À la suite des mesures prises au cours de la dernière année, YVR a fièrement obtenu la réaccréditation au niveau 4+ du Programme [Airport Carbon Accreditation](#) (ACA), une certification obtenue pour la première fois en 2022 et pour laquelle nous devons présenter une nouvelle demande chaque année. Nous sommes demeurés le seul aéroport au Canada, et l'un des trois seulement en Amérique du Nord, à détenir le statut de niveau 4+, ce qui reflète notre engagement continu envers la gestion du carbone et la réduction des émissions.

Parallèlement à notre Plan de durabilité environnementale 2025-2027, notre Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030 nous a également guidés dans la mise à niveau des digues et des systèmes de drainage à Sea Island, ainsi que dans la modernisation des systèmes d'eau chaude et des équipements de chauffage, ventilation et climatisation (CVC).

Nous avons également reçu des recommandations de notre Conseil consultatif sur l'énergie quant aux actions nécessaires pour bâtir les solutions énergétiques de demain, et nous avons fait progresser les travaux visant à permettre l'adoption du carburant d'aviation durable (CAD) à YVR.

À l'avenir, nous continuerons de faire avancer des initiatives qui soutiennent la réduction des émissions et la préparation aux enjeux climatiques, tout en développant la planification énergétique et les infrastructures nécessaires pour gérer les risques de transition à long terme pour YVR et pour le système aéronautique que nous appuyons.

Gouvernance

L'Administration de l'aéroport de Vancouver est une société privée sans capital-actions, constituée en 1990, mise en exploitation en 1992 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*, et prorogée en 2013 sous le régime de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. L'Administration de l'aéroport exploite YVR en vertu d'un bail conclu avec le gouvernement du Canada. YVR est situé sur l'île Sea Island, sur le territoire traditionnel et non cédé des Musqueam.

Conseil d'administration

L'Administration aéroportuaire est régie par un conseil d'administration, dont la majorité des membres sont nommés par des entités représentant des organismes professionnels et la collectivité en général. Des précisions sur le processus de mise en candidature et de sélection des membres du conseil sont fournies dans notre [Rapport annuel et de développement durable environnemental](#). Le conseil supervise la conduite des affaires et les activités de notre équipe de direction, dans le but de veiller à ce que nous respections nos obligations et prenions toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité, la résilience et la durabilité de l'Administration aéroportuaire.

Notre conseil d'administration est composé de quatre comités :

- Le Comité des finances et de la vérification
- Le Comité de gouvernance
- Le Comité des ressources humaines
- Le Comité de développement

Le conseil assure la surveillance de nos initiatives liées au climat dans plusieurs domaines, notamment la [Stratégie 2025-2027](#); la [Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030](#); le [Plan de durabilité environnementale 2025-2027](#); le Registre des risques d'entreprise; et le Plan d'investissement. La direction soumet trimestriellement des rapports sur les risques d'entreprise au conseil et à ses comités. Les risques liés au climat sont répertoriés dans le Registre des risques d'entreprise et confiés à l'ensemble du conseil aux fins de surveillance, ce qui reflète leur importance stratégique.

Comités du conseil d'administration

Au niveau des comités du conseil, le Comité des finances et de vérification (CFV) supervise les rapports sur la durabilité, y compris le Rapport sur la résilience aux changements climatiques, ainsi que la durabilité de notre modèle financier. Le CFV soutient le conseil dans l'exercice de ses responsabilités de surveillance relativement aux rapports financiers, à la gestion des risques d'entreprise, aux contrôles internes et aux fonctions d'audit interne et externe. Puisque l'adaptation aux changements climatiques est identifiée comme un risque stratégique clé, le CFV assure la surveillance de son identification et de sa gestion.

Le Comité de gouvernance supervise le respect des lois et règlements environnementaux applicables et contribue à l'élaboration des plans de gestion environnementale, favorisant ainsi des pratiques de gouvernance efficaces en matière de climat.

Le Comité des ressources humaines examine et recommande les programmes de rémunération incitative des membres de la direction ainsi que les indicateurs de performance, y compris l'intégration de paramètres liés au climat.

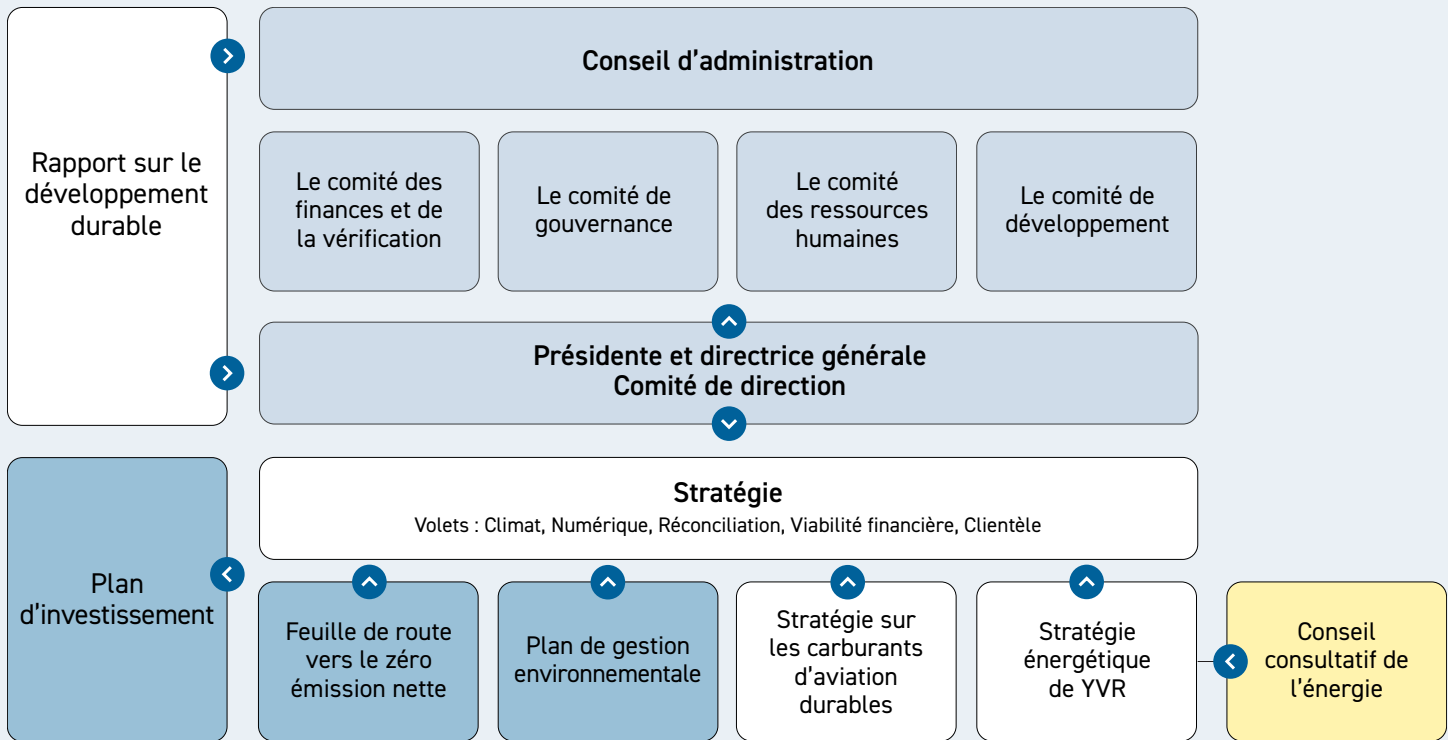
Le Comité du développement appuie le conseil dans la surveillance du Plan d'investissement à long terme et dans son alignement sur notre Stratégie, y compris les objectifs liés au climat. Il examine et recommande également les investissements en immobilisations majeurs aux fins d'approbation par le conseil, en veillant à ce que des processus et programmes appropriés de gestion des actifs soient en place pour soutenir la sécurité, la résilience, la durabilité, la préservation de la valeur et l'atténuation des risques.

Direction

L'équipe de direction de YVR est responsable de la surveillance de l'évaluation et de la gestion des risques et des occasions liés au climat, ainsi que de l'intégration de ces considérations dans la stratégie, la planification et les décisions d'investissement de l'organisation. Les membres de la direction sont responsables des plans et stratégies liés au climat décrits à la figure 2; des détails supplémentaires sont fournis dans la section [Stratégie](#).

Notre plan d'investissement est guidé par ces priorités stratégiques, de pair avec les stratégies et plans qui les appuient. Il s'appuie également sur le Registre des risques de la gestion des risques d'entreprise (ERM), qui identifie le risque climatique comme un risque à l'échelle de l'entreprise en fonction de son impact stratégique et de sa cote de risque. Grâce à cette approche intégrée, la direction veille à ce que les risques et les occasions liés au climat soient activement gérés et alignés sur les objectifs de résilience et de durabilité à long terme de YVR.

Figure 2 : Gouvernance climatique



Groupe de travail sur l'adaptation climatique

Notre Groupe de travail sur l'adaptation climatique est composé de représentants de l'ensemble de l'organisation et se réunit deux fois par année afin d'évaluer et de surveiller nos risques en matière de résilience climatique et d'adaptation, ainsi que les mesures d'atténuation qui y sont associées, dans le cadre du Plan d'adaptation aux changements climatiques.

Les évaluations du Groupe de travail orientent l'identification, l'évaluation et l'atténuation des risques liés au climat, lesquels sont consignés dans le Registre des risques ERM. Les résultats des travaux du groupe contribuent également à l'intégration des considérations de résilience climatique dans le Plan de gestion des actifs, s'assurant ainsi que les mesures d'adaptation sont ancrées dans la planification à long terme des actifs et dans les processus décisionnels.

Rémunération des cadres

Le conseil d'administration établit des indicateurs de rendement annuels, notamment des cibles minimales et des seuils de rendement maximaux, servant à évaluer le rendement des membres de la direction. Ces indicateurs sont examinés et approuvés chaque année dans le cadre du programme de rémunération des dirigeants de l'organisation. Le rendement climatique est intégré à la rémunération des membres de la direction par l'inclusion de la cible d'émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'entreprise, laquelle influe à la fois sur les régimes d'intéressement à court terme et à long terme. Ce lien renforce la responsabilisation de la direction à l'égard des objectifs liés au climat et favorise l'intégration des considérations climatiques dans les processus décisionnels stratégiques et le rendement opérationnel. Des précisions sur les indicateurs de rémunération des dirigeants et sur l'alignement avec le rendement sont fournies dans la Déclaration de la rémunération des dirigeants 2025, incluse dans notre [Rapport annuel et de développement durable](#).

Stratégie

L'approche stratégique de YVR en matière de climat

YVR intègre les considérations climatiques dans l'ensemble de ses axes stratégiques, traitant le climat non seulement comme une priorité stratégique, mais aussi comme un prisme décisionnel appliqué à l'échelle de l'organisation. Nous gérons l'atténuation des changements climatiques, l'adaptation et la transition vers une économie sobre en carbone au moyen de plusieurs plans stratégiques alignés, notamment la Stratégie 2025-2027, la Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030, le Plan de durabilité environnementale 2025-2027 et la Stratégie sur le carburant d'aviation durable.

Dans le cadre de notre Plan d'adaptation aux changements climatiques, de notre Plan d'investissement et de notre Plan de gestion des actifs, nous continuons d'investir dans des mesures qui renforcent la résilience face aux risques climatiques physiques. Ces investissements comprennent la mise à niveau des systèmes de digues et de drainage pour gérer des précipitations plus fréquentes et intenses; l'amélioration des systèmes de chauffage, ventilation et climatisation (CVC) pour résister à des températures plus extrêmes; et le renforcement des capacités côté piste par faible visibilité, afin de maintenir la résilience de nos opérations lors des épisodes de brouillard et d'une intensification des feux de forêt. Nous surveillons également activement les événements liés au climat, tels que les épisodes de neige et de froid extrêmes, les précipitations accrues, les températures supérieures à la normale et les feux de forêt, afin d'éclairer notre planification et notre préparation futures.

Stratégie 2025-2027

Dans notre Stratégie 2025-2027, nous demeurons fermement engagés envers la neutralité carbone d'ici 2030 pour nos activités, tout en renforçant la résilience climatique et l'adaptation. Le climat continue de servir de prisme stratégique à travers lequel nous évaluons nos priorités et assurons l'alignement avec notre mission organisationnelle. En parallèle avec nos mesures d'atténuation des changements climatiques, nous priorisons la préparation aux effets physiques des changements climatiques. En intégrant l'adaptation climatique dans la planification stratégique et les décisions d'investissement, nous nous assurons que YVR demeure résilient, aujourd'hui comme à l'avenir.

L'énergie représente un changement stratégique clé au sein de notre Stratégie et est au cœur des activités de YVR. À mesure que nos partenaires aériens, locataires et fournisseurs de services électrifient leurs activités, la demande collective en énergie dans l'écosystème aéronautique continue de croître. YVR est bien positionnée pour répondre à cette demande grâce à notre base foncière, notre capacité d'investissement et notre solide réputation au sein de l'industrie. Nous continuerons de réaliser des investissements qui permettront à YVR de passer à un système énergétique sobre en carbone, d'améliorer l'efficacité énergétique et de renforcer la résilience, tout en favorisant une utilisation stable et fiable de l'énergie à long terme. Des détails supplémentaires sur notre Stratégie sont disponibles sur notre [site Web](#).

Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030

Les émissions atmosphériques, y compris les gaz à effet de serre (GES), constituent un indicateur clé de notre impact sur l'atmosphère, et leur réduction demeure une priorité pour YVR et l'ensemble du secteur aéronautique. Pour passer du statut carboneutre à la neutralité carbone, nous priorisons la réduction de la consommation d'énergie opérationnelle dans toute la mesure du possible grâce aux technologies disponibles, le remplacement de tout combustible fossile résiduel par des carburants renouvelables, et la compensation des émissions résiduelles par une quantité équivalente d'éliminations de carbone. Alors que les compensations de carbone permettent d'éviter des émissions futures, les éliminations de carbone vont plus loin en retirant le carbone déjà présent dans l'atmosphère.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, nous suivons quatre axes de décarbonation :



01 Conservation de l'énergie et électrification de nos bâtiments :

Améliorer l'efficacité énergétique du chauffage et du refroidissement, de la cuisine, de l'éclairage et des autres charges électriques, et remplacer le gaz naturel par de l'électricité renouvelable partout où c'est possible.



02 Verdissement de nos flottes :

Investir dans des véhicules électriques et à hydrogène, optimiser la taille de notre flotte en fonction des besoins opérationnels et convertir les équipements lourds pour qu'ils fonctionnent aux carburants renouvelables.



03 Remplacement des combustibles fossiles par des sources renouvelables :

Investir dans de l'électricité entièrement verte et dans le solaire sur site, s'approvisionner en gaz naturel renouvelable pour le chauffage et la cuisine, et acheter du diesel renouvelable pour notre flotte de véhicules lourds et nos génératrices.



04 Comblement de l'écart résiduel :

Investir dans des éliminations de carbone de haute qualité pour les émissions résiduelles, notamment des technologies comme le captage direct du carbone atmosphérique ou des projets de bioséquestration.

La Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030 s'appuie sur un plan d'investissement pluriannuel exhaustif qui établit les échéanciers des projets et estime les coûts associés, les économies d'énergie et les réductions d'émissions. La gouvernance et la mise en œuvre sont supervisées par une Équipe d'optimisation énergétique à l'échelle de l'organisation et un Comité directeur de la Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030, avec des représentants des principales directions. Des mises à jour semestrielles sur l'avancement du plan d'investissement et l'état des projets sont transmises à l'équipe de direction afin d'assurer l'alignement et la reddition de comptes.

De plus amples informations sur la Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030 sont disponibles sur notre [site Web](#).

Plan de durabilité environnementale

Notre Plan de durabilité environnementale 2025-2027 présente les priorités environnementales qui appuient notre Stratégie 2025-2027. Le Plan détaille les priorités stratégiques que nous poursuivrons sur une période de trois ans afin de lutter contre les changements climatiques, de protéger les ressources archéologiques et culturelles et de réduire les déchets dans l'ensemble de nos activités.

De plus amples informations sur le Plan de durabilité environnementale sont disponibles sur notre [site Web](#).

Stratégie énergétique de YVR

Une énergie propre, fiable et abordable est essentielle pour alimenter les activités de YVR et soutenir notre leadership continu en matière d'aviation durable. Bien que nous nous soyons engagés à atteindre la neutralité carbone d'ici 2030 pour nos émissions directes (portée 1 et portée 2), la prochaine étape de notre démarche de décarbonation est axée sur la réduction des émissions générées par l'ensemble de la communauté aéroportuaire de l'île Sea Island (émissions de portée 3). La Stratégie énergétique de YVR établira une voie pour répondre à la demande électrique croissante par des solutions énergétiques sobres en carbone, sûres, sécurisées, suffisantes et résilientes, tout en soutenant la fiabilité opérationnelle à long terme et la transition de l'industrie.

Pour éclairer l'élaboration de cette stratégie, YVR a mis sur pied un Conseil consultatif sur l'énergie (CCE) externe, composé de six experts en la matière. Le rôle du CCE est d'explorer des options pour une feuille de route énergétique garantissant un approvisionnement énergétique fiable et propre, en adéquation avec les besoins opérationnels de YVR et ses exigences en matière d'abordabilité. Leur recommandations seront fondées sur les données et prospective, s'étend jusqu'en 2070 et au-delà. Elles permettront d'orienter les décisions quand aux investissements à réaliser pour répondre aux besoins énergétiques futurs. Le Conseil définira également les prochaines étapes et les efforts de représentation potentiels nécessaires.

Stratégie sur les carburants d'aviation durables (CAD)

Le CAD a le potentiel de réduire les émissions des avions jusqu'à 80 pour cent¹, tout en offrant des avantages supplémentaires pour la qualité de l'air locale. Conformément aux objectifs nationaux et de l'industrie, nous avons élaboré une Stratégie sur le CAD pour guider l'avancement et le déploiement du CAD à YVR et dans la région élargie.

Notre stratégie s'articule autour de trois axes principaux : la promotion du marché, le soutien à l'adoption du CAD/SAF et la facilitation de sa production. Pour soutenir l'adoption du CAD à YVR et encourager la production en Colombie-Britannique, nous avons lancé un [incitatif pour carburéacteur à faible teneur en carbone](#), dont la durée a été prolongée jusqu'en 2028. De plus, nous avons collaboré avec le ministère de l'Énergie et des Solutions climatiques du gouvernement provincial à [une étude technoéconomique sur les occasions liées au CAD](#), afin d'explorer les moyens de promouvoir la production de CAD dans la province.

Émissions de portée 3

La majorité des émissions liées aux activités aéroportuaires provient des mouvements d'avions, des activités côté piste, de la circulation des passagers et des véhicules commerciaux à Sea Island, ainsi que des bâtiments ne relevant pas de l'Administration aéroportuaire. Ces sources sont classées comme des émissions de portée 3. Bien qu'elles échappent à notre contrôle opérationnel direct et qu'elles se situent au-delà du périmètre de notre engagement envers la neutralité carbone, nous nous efforçons d'influencer et de favoriser les réductions d'émissions dans l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire.

En 2025, nous avons amélioré notre déclaration des émissions de portée 3, conformément au Protocole sur les gaz à effet de serre reconnu à l'échelle internationale. De plus amples informations sur les émissions de portée 3 sont disponibles dans notre [Rapport annuel et de développement durable](#).

Analyse de scénarios

L'analyse de scénarios liés aux changements climatiques s'utilise pour évaluer les répercussions potentielles des risques et possibilités liés aux changements climatiques sur notre stratégie et notre modèle économique. Elle sert aussi à évaluer la résilience dans une série de conditions futures plausibles. L'analyse examine comment différents scénarios climatiques pourraient influencer sur les priorités stratégiques et les résultats financiers.

Notre analyse de scénarios se concentre sur certains impacts liés aux changements climatiques qui pourraient le plus éclairer la planification stratégique et financière et de renforcer la résilience à long terme. Les résultats de cette analyse sont présentés dans le Rapport sur la résilience aux changements climatiques 2024, qui peut être téléchargé à partir cette [page Web](#).

1 [Developing Sustainable Aviation Fuel \(SAF\)](#)

Gestion des risques

Le risque climatique est géré comme un risque d'entreprise en raison de son importance stratégique et de sa notation, et les mesures d'atténuation qui en découlent influencent à la fois notre Programme d'investissement et notre Programme de gestion des actifs. Nos initiatives relatives aux risques liés aux changements climatiques et à la résilience respectent les directives mises au point par le comité permanent sur l'environnement mondial de l'ACI. Celui-ci recommande que les aéroports déterminent les menaces, les vulnérabilités et les risques relatifs aux changements climatiques et leur donnent la priorité.

Nous avons procédé à une évaluation des risques climatiques à l'aide des projections climatiques pour la région du Grand Vancouver¹ et des scénarios décrits dans le cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)². Ces scénarios, appelés « profils représentatifs d'évolution de concentration » (Representative Concentration Pathways [RCP]), reflètent différentes trajectoires des concentrations futures de GES et des augmentations associées de la température moyenne mondiale. Ces scénarios sont présentés ci-dessous.

Scénario d'émissions mondiales élevées		Scénario d'émissions mondiales modérées		Scénario d'émissions mondiales faibles	
RCP 8,5	Réchauffement prévu : 3,2 à 5,4 °C d'ici 2090	RCP 4,5	Réchauffement prévu : 1,7 à 3,2 °C d'ici 2090	RCP 2,6	Réchauffement prévu : 0,9 à 2,3 °C d'ici 2090
Représentatif d'un scénario sans effort supplémentaire pour freiner les émissions de GES. Scénario plus proche du statu quo.		Représentatif d'un scénario requérant un niveau modéré d'atténuation des concentrations de GES.		Représentatif d'un scénario requérant une forte atténuation des concentrations de GES. Scénario le plus conforme aux recommandations du GIEC pour rester en dessous de 1,5 °C.	

Évaluation des risques physiques

Notre évaluation des risques physiques porte sur les actifs que nous possédons et contrôlons directement, et prend en compte les risques liés aux changements climatiques pour les opérations directes et indirectes. La méthodologie se fonde sur le rapport 147 du Programme de recherche coopérative aéroportuaire (ACRP) et sur les contributions d'autres aéroports. Notre Groupe de travail sur l'adaptation aux changements climatiques a mené cette évaluation dans le cadre d'une série d'ateliers structurés. Le groupe a contribué à plusieurs aspects. Il a déterminé les risques liés aux changements climatiques et leurs impacts associés, évalué leur probabilité et leurs conséquences, évalué les mesures de contrôle existantes et identifié les mesures d'adaptation nécessaires pour améliorer la résilience.

Nous avons réalisé notre évaluation des risques physiques (voir [Tableau 1](#)) à l'aide du scénario RCP 8,5 d'émissions mondiales élevées, qui repose sur l'hypothèse prudente que les émissions resteront similaires aux niveaux actuels. Nous avons adopté cette approche compte tenu de l'écart actuel entre les engagements mondiaux en matière d'atténuation et les réductions d'émissions réalisées, et elle s'inscrit dans la continuité de l'approche utilisée par le Grand Vancouver. Les différences entre les scénarios sont relativement limitées dans les projections pour 2050, ce qui justifie l'utilisation d'un scénario de statu quo pour la planification des risques physiques à court et moyen terme.

Évaluation des risques liés à la transition

Nous avons évalué les risques et possibilités liés à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone dans le cadre de trois scénarios : RCP 2,6, RCP 4,5 et RCP 8,5. Bien que le scénario RCP 8,5 suppose une action mondiale limitée pour réduire les émissions, notre évaluation part du principe que nous poursuivrons nos efforts de décarbonation sectorielle, peu importe le rythme de la transition globale. Voir [Tableau 2](#), [Tableau 3](#) et [Tableau 4](#) pour connaître nos risques liés à la transition et nos possibilités liées aux changements climatiques.

Nous avons évalué les risques et les possibilités liés à la transition conformément au cadre du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques, selon les catégories suivantes :

Catégories de risques liés à la transition

- Risques politiques et juridiques
- Risques technologiques
- Risques liés au marché
- Risques pour la réputation

Catégories de possibilités liées aux changements climatiques

- Efficacité des ressources
- Sources d'énergie
- Produits et services
- Marchés
- Résilience

1 [Climate Projections for Metro Vancouver](#)

2 [IPCC Fifth Assessment Report \(AR5\)](#)

Matrice des risques physiques

Tableau 1 : Matrice des risques physiques — scénario statu quo RCP 8,5 d'émissions mondiales élevées

Agresseur environnemental	Conséquences sur l'aéroport	Mesures d'atténuation existantes	Mesures d'atténuation futures
Précipitations plus fréquentes et plus intenses, y compris les tempêtes.	Perturbations côté piste et retard dû aux inondations et à l'eau stagnante.	<ul style="list-style-type: none"> Directives et procédures relatives aux opérations irrégulières. Inspections régulières et entretien de l'infrastructure. 	<ul style="list-style-type: none"> Développement continu du plan relatif aux eaux pluviales et au drainage et plan d'entretien du drainage côté piste. Améliorations de l'infrastructure de drainage.
	Risque d'impacts d'oiseaux dû à une augmentation de l'activité migratoire des oiseaux.	<ul style="list-style-type: none"> Plan de gestion de la faune pour assurer la sécurité des opérations aéroportuaires et de la faune. Cela inclut la gestion de l'habitat et de la végétation. Radar aviaire pour suivre et comprendre les schémas comportementaux des oiseaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Atténuation/éradication de l'eau stagnante. Radar aviaire élargi. Coopération avec les municipalités voisines pour réduire l'eau stagnante et les utilisations des terres qui attirent les oiseaux migrateurs.
	Systèmes de digues et de drainage dépassés en raison de la montée du niveau de la mer, de la recrudescence des tempêtes, des inondations et des accumulations dues au vent et aux vagues.	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre du plan concernant les digues — élévation progressive de toutes les digues pour atteindre 4,7 m (voir Modernisation de la digue ouest de la Sea Island Conservation Area (SICA) ci-dessous). Plan de gestion des eaux pluviales afin de réduire au minimum les répercussions sur le développement futur, de protéger l'infrastructure existante et d'améliorer l'atténuation des inondations. Mise à jour de la modélisation du drainage et des inondations (voir la section écoulement des eaux pluviales ci-dessous). Inspections régulières et entretien de l'infrastructure des eaux pluviales. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite des inspections, de l'entretien, de la modernisation et de la mise à jour des digues, des stations de pompage et du drainage des eaux pluviales. Développement continu du plan relatif aux eaux pluviales et au drainage. Étude de la mise en œuvre d'une chaussée de piste rainurée pour améliorer la traction et le drainage lors de fortes précipitations.
	Répercussions opérationnelles et dommages aux bâtiments essentiels en raison des inondations.	<ul style="list-style-type: none"> Déménagement du centre de données vers un lieu situé au-dessus du niveau de la mer et migration des systèmes communs vers des solutions logicielles offertes en mode service. Plan numérique et plan de récupération en cas de catastrophe informatique afin d'assurer la résilience des systèmes informatiques. Élaboration de normes pour les bâtiments et la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernisation en cours de l'infrastructure informatique pour élever l'infrastructure essentielle au-dessus du niveau de la mer. Entretien continu du toit de l'aérogare internationale. Surveillance et étude des répercussions des changements climatiques sur le niveau des eaux souterraines.
	Perturbations de l'accès aux routes et des possibilités de stationnement en raison des inondations.	<ul style="list-style-type: none"> Procédures opérationnelles, notamment des panneaux d'avertissement sur la route pour prévenir les conducteurs des conditions de circulation dangereuses. Modification du tracé pour permettre au public d'accéder autrement au site. 	<ul style="list-style-type: none"> Développement continu du plan relatif aux eaux pluviales et au drainage. Installation de pompes de puisard supplémentaires dans les parcs de stationnement.
	Perturbations côté piste en raison d'orages.	<ul style="list-style-type: none"> Système de détection des éclairs. Procédures en place autour des opérations et du ravitaillement en carburant. 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation plus approfondie visant à déterminer les répercussions des changements climatiques sur l'occurrence des orages.
	Perturbations de l'alimentation électrique en raison des inondations.	<ul style="list-style-type: none"> Disponibilité de l'alimentation d'urgence et de génératrices de réserve. 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement de la protection contre les inondations de notre sous-station électrique (moyen à long terme). Revue des améliorations apportées à l'alimentation d'urgence et aux génératrices de réserve.

Agresseur environnemental	Conséquences sur l'aéroport	Mesures d'atténuation existantes	Mesures d'atténuation futures
Précipitations plus fréquentes et plus intenses, y compris les tempêtes. (suite)	Perturbation du système de distribution électrique sur Sea Island en raison des inondations.	<ul style="list-style-type: none"> Alimentation d'urgence et génératrices de réserve disponibles dans l'éventualité d'une perte de l'alimentation électrique. Plan de gestion des eaux pluviales afin de réduire au minimum les répercussions sur le développement futur, de protéger l'infrastructure existante et d'améliorer l'atténuation des inondations. 	<ul style="list-style-type: none"> Développement continu du plan électrique afin de prendre en charge le travail soutenant le bon état de fonctionnement de l'équipement électrique essentiel et de la croissance future.
	Dommages aux ponts de Sea Island en raison des inondations.	<ul style="list-style-type: none"> Inspections régulières des ponts. 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des mesures d'atténuation de l'affouillement pour protéger l'intégrité de la structure des ponts, lorsque cela est nécessaire. Coordination continue avec les groupes de travail extérieurs dans le cadre de la stratégie de gestion des inondations dans les Basses-terres continentales.
Températures supérieures à la moyenne.	Répercussions sur les systèmes de bagages en raison de températures supérieures à la moyenne.	<ul style="list-style-type: none"> Ventilateurs mobiles. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorations supplémentaires apportées à notre système de bagages et/ou aux contrôles climatiques dans les salles des bagages.
	Surchauffe de bâtiments/systèmes d'une importance opérationnelle cruciale (p. ex. salles de serveurs).	<ul style="list-style-type: none"> Les systèmes de refroidissement de l'aérogare internationale et de l'aérogare de trafic intérieur sont interconnectés afin de répondre aux charges de refroidissement de pointe existantes. Alimentation d'urgence et génératrices de réserve dans l'éventualité d'une perte de l'alimentation électrique. Élaboration de normes techniques pour le refroidissement des salles d'équipement électrique et de communication. 	<ul style="list-style-type: none"> Remplacements des artères d'alimentation pour améliorer la redondance de l'alimentation électrique pour l'alimentation principale de l'aérogare trafic intérieur et de l'aérogare internationale (moyen et long terme). Amélioration de la résilience du système de refroidissement CVC afin de garantir la capacité de refroidissement maximale.
	Perturbations côté piste en raison de conditions de mauvaise visibilité dues à la fumée des feux de forêt.	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'opérations par mauvaise visibilité et capacité des pistes de catégories II et III pour soutenir les opérations pendant les périodes de brouillard ou de mauvaise visibilité. Augmentation de la redondance de l'alimentation de réserve pour les opérations par mauvaise visibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'éclairage pour un meilleur soutien lors d'opérations par mauvaise visibilité ou visibilité réduite.
	Augmentation de la demande énergétique pour le refroidissement des bâtiments.	<ul style="list-style-type: none"> Améliorations du plan et du système d'équipement CVC. Gestion de l'énergie dans le cadre de notre Feuille de route vers le zéro émission nette d'ici 2030. Élaboration de normes pour les nouveaux bâtiments afin de prendre en charge les répercussions sur la structure des bâtiments. 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre d'un système d'information sur la gestion de l'énergie. Élaboration continue du Plan directeur électrique. Achèvement de l'installation géothermique pour soutenir le chauffage et le refroidissement de l'aérogare.
	Augmentation de la demande énergétique pour le refroidissement des avions au poste de stationnement.	<ul style="list-style-type: none"> Installation de groupes électrogènes de parc. Unités de pré-conditionnement d'air pour permettre aux exploitants de brancher une alimentation électrique aux postes de stationnement d'avions. 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement continu dans les groupes électrogènes de parc et les unités de pré-conditionnement d'air.
	Répercussions sur la santé et la sécurité des employés.	<ul style="list-style-type: none"> Procédures en matière de santé et de sécurité des employés. Disponibilité d'installations médicales et de premiers secours sur place. 	<ul style="list-style-type: none"> Mise à disposition de stations de rafraîchissement et de remplissage de bouteilles d'eau. Évaluation des procédures dans les lieux où il fait souvent plus de 30 °C.

Agresseur environnemental	Conséquences sur l'aéroport	Mesures d'atténuation existantes	Mesures d'atténuation futures
Augmentation de la durée des périodes sèches.	Réduction de la disponibilité de l'eau.	<ul style="list-style-type: none"> Objectifs et initiatives de réduction de la consommation d'eau comme décrits dans notre Plan de gestion environnementale. 	<ul style="list-style-type: none"> Programmes de surveillance, d'évaluation et de détection de fuites d'eau. Plan d'urgence en cas de pénurie d'eau. Collecte de l'eau de pluie pour des utilisations d'eau non potable.
	Incendies : feux de végétation, feux de carburant d'aviation et augmentation des feux de forêt.	<ul style="list-style-type: none"> Programme de gestion des matières dangereuses pour en décrire les pratiques d'utilisation, de manipulation et de stockage correctes lors de leur utilisation dans le travail. Plan d'intervention en cas de déversement de matières dangereuses pour gérer les feux de carburant. Plan de gestion de la végétation pour réduire l'allumage et la potentielle propagation de feux. Procédures en cas de mauvaise visibilité liée aux feux de forêt (voir les mesures d'atténuation relatives aux changements dans l'occurrence du brouillard ci-dessous). 	<ul style="list-style-type: none"> Planification continue des situations d'urgence et des incendies.
Occurrences imprévisibles de neige extrême et de froid extrême.	Incapacité de répondre de manière efficace à des chutes de neige ou de verglas extrêmes ou prolongées et à des températures basses — y compris le dégivrage et le déneigement.	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des capacités de stockage de produits de déglacage pour soutenir l'approvisionnement supplémentaire en produits de déglacage. 	<ul style="list-style-type: none"> Renouvellement continu du parc de déneigement. Mise en œuvre continue de mesures d'atténuation, y compris : amélioration des opérations d'hiver et irrégulières, amélioration de la collaboration interservices, investissement accéléré dans les technologies et les données, amélioration du soutien des passagers présents dans l'aérogare et amélioration des communications aux passagers et au public.
	Interruptions des services de transport en commun.	<ul style="list-style-type: none"> Transport temporaire en bus en cas de clôture du système. Autres alternatives d'accès au site disponibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison continue avec les parties concernées pour une gestion efficace des risques.
	Répercussions sur le système de bagages en raison de périodes de froid intense.	<ul style="list-style-type: none"> Appareils de chauffage mobiles. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorations apportées à notre système de bagages et/ou aux contrôles climatiques dans les salles des bagages.
Changements en cas de brouillard.	Perturbations côté piste en raison de conditions de mauvaise visibilité dues au brouillard.	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'opérations par mauvaise visibilité et capacité des pistes de catégories II et III pour soutenir les opérations pendant les périodes de brouillard ou de mauvaise visibilité. Augmentation de la redondance de l'alimentation de réserve pour les opérations par mauvaise visibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'éclairage pour un meilleur soutien lors d'opérations par mauvaise visibilité ou visibilité réduite. Poursuite de la surveillance pour mieux comprendre les impacts des changements climatiques sur le brouillard.

Matrice des risques liés à la transition

Tableau 2 : Risques liés à la transition — scénario RCP 2,6 d'émissions mondiales faibles et scénario RCP 4,5 d'émissions mondiales modérées

Risques	Mesures d'atténuation actuelles et possibles
Risques politiques et juridiques	
Une mise en œuvre inefficace ou incohérente des réglementations en constante évolution en matière de décarbonisation dans le secteur de l'aviation pourrait freiner la croissance future.	<ul style="list-style-type: none"> • Décarbonisation proactive des émissions de portée 3, y compris : <ul style="list-style-type: none"> – Une stratégie énergétique, qui permettra d'évaluer la demande prévue et de cerner les options d'approvisionnement en énergie pour soutenir la décarbonisation des émissions des bâtiments de Sea Island (portée 1, portée 2 et portée 3). • Mise en œuvre de la Stratégie des carburants d'aviation durables (CAD) pour la décarbonisation des aéronefs : <ul style="list-style-type: none"> – Pour les carburants d'aviation durables, nous avons mis en place une mesure incitative CAD pour les compagnies aériennes qui transportent ces carburants en Colombie-Britannique afin de soutenir l'adoption de ce type de carburant à YVR. Réalisation, en partenariat avec le ministère de l'Énergie et des Solutions climatiques (MECS), d'une étude technico-économique du marché de la production de carburants d'aviation durables en C.-B. et au-delà afin de comprendre la nécessité d'une intervention politique et d'un plaidoyer en faveur de la production de ces carburants en C.-B. – Pour l'hydrogène, nous avons réalisé une étude sur l'infrastructure d'alimentation en hydrogène afin de soutenir les aéronefs et les transports terrestres alimentés à l'hydrogène dans le cadre d'un protocole d'entente avec ZeroAvia et Airbus. – Émissions côté aéroport : adoption d'équipement électrifié et utilisation de carburants à base d'hydrogène et à faibles émissions de carbone. – Optimisation de la programmation des portes d'embarquement et de la gestion de l'aire de trafic pour une plus grande efficacité énergétique des aéronefs. • Élaboration d'une stratégie intermodale pour d'autres modes de transport écologiques. • Collaboration avec les pouvoirs publics et plaidoyer pour soutenir l'investissement dans les technologies à faibles émissions de carbone. • Mobilisation des principales parties prenantes du secteur et de la bande de Musqueam et partenariat avec celles-ci, y compris concernant la mise à l'essai de technologies renouvelables sur Sea Island. • Diversification des revenus non aéronautiques pour atténuer la baisse de la demande. • Participation au Groupe de travail sur l'aviation durable de Transports Canada afin d'orienter la mise en œuvre du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada.
Risques technologiques	
Incertitude liée à l'adoption de nouvelles technologies aéronautiques entraînant une baisse du rendement des capitaux investis dans les actifs irrécupérables (carburants d'aviation durables, hydrogène, aéronefs électriques, technologies de propulsion).	<ul style="list-style-type: none"> • Approche progressive de l'adoption de toute technologie future, y compris des programmes pilotes visant à mettre à l'essai les nouvelles technologies, des partenariats avec des parties prenantes externes et la bande de Musqueam et des programmes de soutien à la recherche et au développement, notamment : <ul style="list-style-type: none"> – Pour les carburants d'aviation durables, nous avons mis en place une mesure incitative CAD pour les compagnies aériennes qui transportent ces carburants en Colombie-Britannique afin de soutenir l'adoption de ce type de carburant à YVR. Nous avons réalisé une étude technico-économique du marché de la production de carburants d'aviation durables en C.-B. et au-delà, en partenariat avec le ministère de l'Énergie et des Solutions climatiques (MECS), afin de comprendre la nécessité d'une intervention politique et d'un plaidoyer en faveur de la production de ces carburants en C.-B. – Pour l'hydrogène, nous avons réalisé une étude sur l'infrastructure d'alimentation en hydrogène afin de soutenir les aéronefs et les transports terrestres alimentés à l'hydrogène. D'autres études pilotes connexes pourraient avoir lieu. – Pour soutenir la technologie des aéronefs électriques, l'étude sur la demande électrique permettra d'évaluer la demande et la capacité électriques futures dans le cadre d'une stratégie énergétique.
Investissements insuffisants dans les technologies nécessaires pour suivre le rythme de la transition (à l'échelle de l'aéroport, de la province, du pays ou du monde).	<ul style="list-style-type: none"> • Plaidoyer avec les pouvoirs publics pour soutenir l'investissement dans les technologies à faibles émissions de carbone. • Mobilisation des parties prenantes du secteur et de la bande de Musqueam et partenariat avec celles-ci. • Élaboration et mise en œuvre d'un cadre de gouvernance qui permettra de hiérarchiser efficacement les priorités en matière d'investissement.

Risques

Mesures d'atténuation actuelles et possibles

Énergie à faibles émissions de carbone ou à zéro émission de carbone insuffisante pour répondre à la demande.	<ul style="list-style-type: none">• Une stratégie énergétique visant à évaluer la demande prévue et de cerner les options d'approvisionnement en énergie pour soutenir la décarbonisation des émissions des bâtiments de Sea Island (portée 1, portée 2 et portée 3).• Mise en œuvre de technologies et de pratiques d'efficacité énergétique.• Priorité accordée à l'énergie pour les utilisations critiques, et mise en service progressive de la nouvelle demande.• Mobilisation des parties prenantes du secteur et de la bande de Musqueam et partenariat avec celles-ci.• Élaboration et mise en œuvre d'un cadre de gouvernance qui permettra de hiérarchiser efficacement les priorités en matière d'investissement.
---	--

Risques liés au marché

Augmentation de la tarification du carbone entraînant une hausse du prix des billets et une baisse potentielle de la demande.	<ul style="list-style-type: none">• Stratégie sur les carburants d'aviation durables de YVR.• Décarbonisation proactive des émissions de portée 3 (voir les mesures détaillées susmentionnées) afin de réduire l'intensité des émissions de carbone.• Élaboration d'une stratégie de carrefour intermodal comprenant des options pour des solutions de transport sans carbone ou à faibles émissions de carbone.• Diversification des revenus non aéronautiques pour atténuer la baisse de la demande.
---	---

Hausse des prix des énergies et des carburants renouvelables (carburants d'aviation durables, hydrogène) entraînant une augmentation des coûts, un ralentissement de la demande et une réduction de la capacité.	<ul style="list-style-type: none">• Continuer à travailler avec le gouvernement et les principales parties prenantes du secteur afin de collaborer et plaider en faveur de l'accès au financement.<ul style="list-style-type: none">– Nous avons mis en place une mesure incitative afin de soutenir l'adoption des carburants d'aviation durables à YVR et avons effectué une étude technico-économique du marché de ces carburants en Colombie-Britannique et au-delà, en partenariat avec le ministère de l'Énergie et des Solutions climatiques (MESCC), afin de comprendre la nécessité d'une intervention politique et de défense des intérêts.• Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique.• Investissement potentiel dans la production d'énergie renouvelable dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la Stratégie énergétique de YVR.• Diversification des revenus non aéronautiques pour atténuer la baisse de la demande.
--	--

Options de transport alternatives à faibles émissions de carbone (train, traversiers électriques) entraînant une concurrence accrue et un ralentissement de la demande des vols.	<ul style="list-style-type: none">• Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie de carrefour intermodal pour Sea Island.• Mobilisation des parties prenantes du secteur et des communautés autochtones et partenariat avec celles-ci.• Diversification des revenus non aéronautiques pour atténuer la baisse de la demande.
--	--

Répercussions sur les réseaux de la chaîne d'approvisionnement mondiale (p. ex. biens et services, fret) entraînant une augmentation des coûts d'investissement et une diminution du rendement du capital investi.	<ul style="list-style-type: none">• Mise en œuvre d'une gouvernance de projet qui permet de cerner les coûts et les délais d'approvisionnement supplémentaires.• Mise en œuvre de la stratégie de gestion de la chaîne d'approvisionnement, qui comprend la diversification de nos fournisseurs, la recherche de produits de substitution, la création de magasins appropriés et la délocalisation éventuelle.
--	---

Profiles de passagers favorisant la décarbonisation et influençant la demande du marché de l'aviation.	<ul style="list-style-type: none">• Élaboration et mise en œuvre de notre Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030 pour les émissions de portée 1 et de portée 2.• Décarbonisation proactive des émissions de portée 3 en travaillant avec les compagnies aériennes et les partenaires aéroportuaires.• Élaboration d'une stratégie de carrefour interne pour Sea Island.• Optimisation de la gestion de l'espace aérien et de l'aire de trafic pour une plus grande efficacité énergétique des aéronefs.• Diversification des revenus non aéronautiques pour atténuer la baisse de la demande.• Élaboration d'une stratégie énergétique pour YVR.
--	---

Risques pour la réputation

Évolution des attentes des consommateurs et du public se traduisant par une insatisfaction des clients et un risque d'atteinte à la réputation.	<ul style="list-style-type: none">• Décarbonisation proactive de nos émissions de portée 1, de portée 2 et de portée 3.• Communication et éducation en faveur de la décarbonisation du secteur.• Élaboration d'une stratégie de carrefour pour Sea Island.
---	--

Tableau 3 : Matrice des risques liés à la transition — scénario statu quo RCP 8,5 d'émissions mondiales élevées

Risques	Mesures d'atténuation actuelles et possibles
Risques politiques et juridiques	
Ralentissement et changement de l'environnement réglementaire pour la décarbonisation du secteur de l'aviation touchant la rapidité de la transition.	<ul style="list-style-type: none"> • Plaidoyer en faveur des pouvoirs publics pour soutenir les investissements dans les technologies à émissions faibles en carbone. • Mobilisation des parties prenantes du secteur et de la bande de Musqueam et partenariat avec celles-ci pour faire progresser la transition. • Décarbonisation proactive de nos émissions de portée 1, de portée 2 et de portée 3, indépendamment du ralentissement de la transition. • Communication et éducation en faveur de la décarbonisation du secteur.
Risques technologiques	
Investissements prématurés dans les technologies aéronautiques à faibles émissions de carbone (à l'échelle de l'aéroport) et adoption précoce de ces technologies entraînant une baisse du rendement des capitaux investis dans les actifs irrécupérables (p. ex. carburants d'aviation durables, hydrogène, aéronefs électriques, technologies de propulsion).	<ul style="list-style-type: none"> • Approche progressive et à multiples facettes et partenariats pour l'élaboration et l'adoption de toute technologie future, y compris des programmes pilotes servant de banc d'essai pour les nouvelles technologies, des partenariats avec des parties prenantes externes et la bande de Musqueam ainsi que des mesures de soutien à la recherche et au développement afin de réduire les risques. • Plaidoyer en faveur des pouvoirs publics pour soutenir les investissements dans les technologies à émissions faibles en carbone. • Élaboration et mise en œuvre d'un cadre de gouvernance qui permettra de hiérarchiser efficacement les priorités en matière d'investissement. • Diversification des revenus non aéronautiques pour atténuer les pertes potentielles liées à des actifs irrécupérables.
Investissement insuffisant dans les technologies nécessaires à la transition (au niveau provincial, national et/ou mondial) entraîne des prix élevés pour les technologies disponibles et un accès limité aux nouvelles technologies et aux carburants à faible teneur en carbone.	<ul style="list-style-type: none"> • Plaidoyer en faveur des pouvoirs publics pour soutenir les investissements dans les technologies à émissions faibles en carbone. • Mobilisation des parties prenantes du secteur et de la bande de Musqueam et partenariat avec celles-ci pour faire progresser la recherche et le développement dans le domaine des technologies à faibles émissions de carbone. • Diversification des revenus non aéronautiques afin d'augmenter le capital nécessaire à l'adoption des technologies à faibles émissions de carbone disponibles.
Risques liés au marché	
Augmentation des prix de l'énergie et des carburants renouvelables (carburants d'aviation durables, hydrogène, carburateur à faibles émissions de carbone) attribuable aux difficultés rencontrées pour réaliser des économies d'échelle entraînant une augmentation des coûts d'adoption et de mise en œuvre.	<ul style="list-style-type: none"> • Continuation du travail avec le gouvernement et les principales parties prenantes du secteur afin de collaborer et de plaider en faveur d'investissements et de mesures de soutien au développement et à l'adoption de carburants à faibles émissions de carbone. • Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique. • Diversification des revenus non aéronautiques afin d'augmenter le capital nécessaire à l'adoption des technologies à faibles émissions de carbone disponibles.
Risques pour la réputation	
Attentes des consommateurs et du public se traduisant par une insatisfaction des clients et un risque d'atteinte à la réputation.	<ul style="list-style-type: none"> • Décarbonisation proactive de nos émissions de portée 1, de portée 2 et de portée 3, indépendamment du ralentissement de la transition. • Communication et éducation en faveur de la décarbonisation du secteur.

Possibilités liées aux changements climatiques

Tableau 4 : Possibilités liées aux changements climatiques

Catégorie de possibilités	Possibilités
Sources d'énergie Marchés	<ul style="list-style-type: none">• Développement de nouveaux marchés pour les carburants renouvelables (p. ex. carburants d'aviation durables, hydrogène, carburant synthétique, carburéacteur à faibles émissions de carbone).• Possibilité de revenus grâce à la production d'énergie renouvelable sur Sea Island et à l'extérieur de Sea Island.• Sea Island en tant que banc d'essai/incubateur pour les nouvelles technologies et la production d'énergie.
Marchés du tourisme	<ul style="list-style-type: none">• Sea Island comme carrefour intermodal pour le transport de passagers et le fret (y compris les trains à grande vitesse, les traversiers rapides, le fret fluvial, l'amélioration des liaisons de transport en commun régionales).
Marchés des solutions de substitution Produits et services	<ul style="list-style-type: none">• Élaboration de nouvelles solutions multimodales (p. ex. train à grande vitesse, traversiers électriques).
Marchés du fret Produits et services	<ul style="list-style-type: none">• Augmentation potentielle du fret aérien en raison de perturbations de la chaîne d'approvisionnement attribuables à des facteurs de stress climatique.
Efficacité énergétique	<ul style="list-style-type: none">• Réduction des coûts grâce à la mise en œuvre de technologies et de pratiques efficaces sur le plan énergétique et à la production d'énergie renouvelable sur place.• YVR en tant que liaison à faibles émissions de carbone/porte d'entrée aérienne entre l'Asie et les Amériques.
Santé des écosystèmes	<ul style="list-style-type: none">• Bénéfices pour la santé des écosystèmes grâce à la réduction des émissions.

Résultats 2025

Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone

Nous rendons compte chaque année des progrès réalisés dans le cadre de nos projets et initiatives de réduction des émissions de carbone, ainsi que des efforts de collaboration avec nos partenaires commerciaux visant à réduire davantage les émissions. Des informations détaillées sur nos progrès en 2025 dans le cadre de la Feuille de route vers le zéro émission nette de carbone d'ici 2030 sont fournies dans le [Rapport annuel et de développement durable environnemental](#).

Drainage des eaux pluviales

YVR est situé sur l'île Sea Island, où une grande partie des terres se trouve sous la cote de crue de conception de 200 ans, tant pour les inondations côtières que pour les crues du fleuve Fraser. En conséquence, l'île Sea Island est exposée à des risques d'inondation et d'érosion provenant du fleuve Fraser et des processus côtiers dans le détroit de Georgie. Pour gérer ces risques, l'île est protégée par un réseau de digues et d'ouvrages de protection des berges s'étendant sur 15 kilomètres, appuyé par un vaste réseau de drainage pluvial conçu pour acheminer les eaux de ruissellement vers des ouvrages de décharge et des stations de pompage qui font partie du système de digues. Ensemble, les digues périmétrales et les infrastructures de drainage assurent une protection contre un éventail de risques d'inondation.

En 2023, nous avons achevé une initiative pluriannuelle visant à élaborer un modèle informatique exhaustif du réseau de drainage. Ce modèle permet d'évaluer le rendement de notre réseau de drainage dans les conditions climatiques actuelles et futures projetées, et soutient une prise de décisions éclairée en matière de gestion des eaux pluviales. Tout au long de 2025 et jusqu'en 2026, nous avons affiné le modèle pour appuyer le Plan de gestion des eaux pluviales de YVR. Le modèle est maintenant utilisé pour réaliser des analyses de capacité qui orientent la priorisation des mises à niveau du réseau d'eaux pluviales, évaluent l'efficacité des activités d'entretien et guident les processus décisionnels opérationnels.

Nous procédons également au remplacement de quatre stations de pompage desservant le réseau de drainage pluvial de l'île Sea Island. Les nouvelles stations de pompage sont conçues pour répondre à l'augmentation des besoins en drainage liés aux changements climatiques et pour renforcer la résilience du réseau à long terme.

Nous continuerons d'appliquer le modèle de drainage et les résultats des analyses de risque pour orienter les décisions futures relatives à l'exploitation, à l'entretien, à la réhabilitation et à l'amélioration du réseau de drainage pluvial qui dessert YVR.

Modernisation de la digue ouest de la Sea Island Conservation Area (SICA)

La digue ouest de l'aire de conservation de Sea Island est un tronçon de 2,5 kilomètres situé le long du côté nord de l'île Sea Island, adjacent au bras nord du fleuve Fraser. Achevé au premier trimestre de 2025, le projet de mise à niveau a consisté à surhausser la digue existante d'environ un mètre et à réaligner des tronçons du fossé adjacent afin d'améliorer le rendement du drainage. Ces travaux renforcent la protection contre les inondations et la résilience climatique de l'île Sea Island.

Indicateurs et objectifs

Nous rendons publiques, chaque année dans notre Rapport annuel et de développement durable, nos mesures relatives aux changements climatiques ainsi que les progrès accomplis par rapport à nos indicateurs clés de rendement. Cette divulgation comprend de l'information sur le rendement climatique, les indicateurs d'émissions et les progrès réalisés vers les cibles établies, ainsi que l'alignement des résultats climatiques sur le rendement des membres de la direction, tel qu'il est présenté dans la Déclaration de rémunération des dirigeants.

Des détails supplémentaires sont fournis dans notre [Rapport annuel et de développement durable 2025](#), qui intègre notre Déclaration de rémunération des dirigeants 2025.

hay čx^w qə

Thank you

Merci



À YVR, tout ce que nous faisons est guidé par notre raison d'être : servir notre communauté et l'économie qui la soutient – aujourd'hui et pour les générations à venir.

Merci d'avoir pris connaissance de notre Rapport sur la résilience aux changements climatiques. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant ce rapport, veuillez nous écrire à : community_relations@yvr.ca.

Suivez l'Aéroport international de Vancouver |
L'Administration de l'aéroport de Vancouver

Site Web yvr.ca

LinkedIn Vancouver Airport Authority

Instagram @yvrairport @aeroportyvr

X @yvrairport @yvrairport

