

Rapport de développement durable de YVR 2023 :



rendement ESG



Table des matières

À propos de ce rapport	3	Nos employés et notre communauté	29
Certification externe en 2023.....	3	Nos employés.....	29
Évaluation de l'importance relative.....	3	Santé et sécurité des employés.....	38
Nos activités	4	Diversité et égalité des chances.....	41
Coup d'œil sur le rendement de nos activités en 2023.....	4	Salaire de subsistance.....	44
Services aériens, passagers et fret.....	8	Nos parties prenantes.....	45
Expérience client.....	11	Communautés locales.....	49
Sécurité et sûreté.....	12	Notre environnement	52
Stationnement et transport terrestre.....	15	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone.....	52
Notre leadership	17	Consommation d'eau.....	58
Éthique des affaires.....	17	Santé des écosystèmes.....	60
Diversité du conseil d'administration.....	19	Effluents et déchets.....	61
Nomination et sélection des membres du conseil d'administration.....	20	Bruit aéronautique.....	67
Rémunération des membres du conseil d'administration.....	21	Index du contenu de la Global Reporting Initiative	68
Rémunération des dirigeants.....	23	Définitions des indicateurs clés de rendement	75
Notre impact économique	24	Rapport de certification du professionnel en exercice indépendant	77
Impact économique direct.....	24		
Impact économique indirect.....	27		
Résilience aux changements climatiques.....	28		

À propos de ce rapport

Le présent document est un complément à notre Rapport annuel 2023 et s'appuie sur les normes de production de rapports de développement durable de la Global Reporting Initiative (« **GRI** »). Il tient compte des possibilités et des risques environnementaux, économiques, sociaux et de gouvernance attribuables à l'Administration de l'aéroport de Vancouver (l'« **Administration de l'aéroport** ») et à son exploitation de l'Aéroport international de Vancouver (« **YVR** »). Il n'inclut pas l'incidence imputable à nos filiales, si ce n'est dans les états financiers consolidés de l'Administration de l'aéroport.

Tout au long de ce rapport, nous faisons référence à des données et à des renseignements supplémentaires contenus dans d'autres publications disponibles sur [notre site Web](#).

De plus amples renseignements sur les normes de développement durable dans la gouvernance utilisées dans le présent rapport se trouvent dans les [normes GRI](#) et les [objectifs de développement durable des Nations Unies](#).

CERTIFICATION EXTERNE EN 2023

L'Administration de l'aéroport s'est engagée à faire preuve de transparence et à communiquer à la collectivité des renseignements clairs, concis et fiables, et elle a chargé Ernst & Young (« **EY** ») pour une deuxième année consécutive de fournir une certification externe pour certains indicateurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (les « **ESG** ») mentionnés dans le présent rapport. EY avait pour mandat de fournir un niveau d'assurance limitée pour 21 indicateurs ESG sélectionnés et un niveau d'évaluation raisonnable à l'égard des émissions de gaz à effet de serre (des champs d'application 1 et 2) de l'Administration de l'aéroport. Dans le présent rapport, un **A** figure à côté des indicateurs ESG faisant l'objet de l'évaluation. Une description détaillée des résultats de la mission de certification relative aux indicateurs ESG 2023 figure dans le [rapport de certification du professionnel en exercice indépendant](#).

ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE RELATIVE

Les données de 2023 touchent 17 sujets importants sur lesquels nous avons eu une incidence et qui ont pu avoir un effet sur l'évaluation et les décisions des parties prenantes. Ces sujets ont été relevés dans le cadre d'une évaluation de l'importance relative qui comprenait un examen de documents, des sondages, des ateliers et des entretiens avec les principales parties prenantes et sont résumés dans notre [index du contenu](#). Ces sujets importants sont présentés dans le contexte des [objectifs de développement durable \(ODD\) des Nations Unies \(ONU\)](#).

Afin de déterminer les sujets importants sur lesquels porterait le présent rapport, nous avons consulté, en plus de nos employés et la bande indienne Musqueam, de nombreuses parties prenantes, notamment les compagnies aériennes, les passagers, les communautés locales, les partenaires commerciaux de l'aéroport, les gouvernements et les organismes de réglementation, les associations du secteur et nos investisseurs.

Nous avons procédé à un examen exhaustif des 17 objectifs de développement durable des Nations Unies et avons comparé les 169 cibles à nos activités commerciales. Bien qu'elle reconnaisse l'importance des 17 objectifs, notre organisation est la mieux placée pour contribuer à 14 d'entre eux, qui sont illustrés à droite. Le présent rapport fait référence à plusieurs reprises à ces objectifs.

ODD



Nos activités

COUP D'ŒIL SUR LE RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS EN 2023

Notre stratégie 2022-2024

YVR existe pour servir notre communauté et l'économie qui la soutient.

Notre [Plan stratégique 2022-2024](#) (le « **plan** ») définit la voie à suivre pour notre travail, et comprend six axes de travail et cinq objectifs qui continuent de nous permettre de relever les défis, de saisir les occasions et de faire face aux changements qui touchent nos activités et le secteur aérien. Notre plan a orienté notre façon de travailler pour répondre aux besoins des employés de Sea Island, pour être à l'écoute de nos clients et répondre à leurs besoins, pour faire avancer notre travail de réconciliation et pour renforcer et améliorer nos activités par la gestion des actifs, la réduction des émissions, le développement du fret et l'efficacité des vols.

Tous ces aspects continuent de se refléter dans nos investissements prioritaires et nos domaines d'intervention pour l'année à venir. Nous continuons à investir dans des initiatives qui rendent nos aéroports et nos actifs côté piste plus flexibles, adaptables et efficaces afin de répondre aux attentes des clients et des passagers en matière de service. Nous restons déterminés à assumer nos responsabilités auprès de la bande indienne Musqueam dans le cadre de notre Accord sur la durabilité et l'amitié, ainsi que notre engagement en faveur des efforts de résilience et d'adaptation aux changements climatiques dans le cadre de notre objectif zéro émission nette d'ici 2030, tout en renforçant nos capacités numériques et en investissant dans notre équipe et sa croissance. Bien entendu, nous le faisons en nous appuyant sur un cadre financier solide et un modèle de durabilité à long terme.

Nos objectifs orientent notre façon de travailler et optimisent les résultats positifs, notamment :

- Le climat
- La réconciliation
- La viabilité financière
- L'innovation numérique
- Le client

Tableau de bord de notre performance organisationnel en 2023¹

Dans notre exécution du plan, nous continuons d’accorder la priorité à nos clients afin de veiller à ce que les besoins de nos passagers, de nos partenaires commerciaux et de la collectivité soient pris en compte et satisfaits. Dans le cadre de ce plan, nous avons retenu 16 indicateurs clés de performance (les « ICP ») pour nous aider à évaluer nos résultats. Ces indicateurs mettent l’accent sur le rendement de nos activités axées sur la clientèle ; le rendement et l’efficacité opérationnels ; le rendement financier et la viabilité financière ; les employés, la diversité et le bien-être.

 cible atteinte  cible non atteinte

RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS AXÉES SUR LA CLIENTÈLE

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Satisfaction de la clientèle (CSAT)²	90 %	91 % 	
 Satisfaction des compagnies aériennes³	3,50 non pondéré	2,94 	
 Satisfaction à l’égard du réseau Wi-Fi⁴	80 %	76 % 	

1 Les définitions des critères établis en interne figurent dans la section [Définitions des indicateurs clés de rendement](#).
2 Leger administre l’évaluation de la satisfaction de la clientèle tous les quatre jours et assure un suivi mensuel (voir la section [Expérience client](#) pour plus de détails).
3 Notre sondage sur la satisfaction des compagnies aériennes a été conçu à l’interne et s’est déroulé du 10 octobre au 6 décembre 2023. Pour en savoir davantage sur les résultats du sondage, veuillez consulter la section [Services aériens, passagers et fret](#).
4 Le taux de satisfaction à l’égard du réseau Wi-Fi découle de sondages mensuels sur la satisfaction de la clientèle effectués par Leger dans les aéroports. Pour en savoir davantage, veuillez consulter la section [Expérience client](#).

RENDEMENT ET EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLS

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Passagers	22,1 M	24,9 M A	✓
 Fret – Total des tonnes	305 000 tonnes	319 187 tonnes	✓
 Ponctualité des départs	80 %/15 min	73,9 % A	–
 Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité ¹	85 %/15 min	93 %/15 min A	✓
 Acheminement des bagages	98,0 %	99,9 % A	✓

RENDEMENT FINANCIER ET VIABILITÉ FINANCIÈRE²

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Revenu	551,9 M\$	631,6 M\$	✓
Bénéfice avant intérêts, dépréciation et amortissement	218,6 M\$	298,1 M\$	✓
Excédent des revenus après dépenses	-28,7 M\$	54,3 M\$	✓
Rendement du capital investi	-0,3 %	3,6 %	✓

1 À la suite d'un changement de processus, nous avons ajusté notre indicateur de rendement en 2023 pour qu'il représente le pourcentage de passagers qui ont attendu 15 minutes ou moins au contrôle de sécurité à partir du moment où ils se sont joints à la file d'attente pour le premier contrôle de la carte d'embarquement jusqu'au deuxième contrôle de la carte d'embarquement à la voie de contrôle.

2 Les états financiers consolidés audités peuvent être téléchargés à partir de cette [page Web](#).

EMPLOYÉS, DIVERSITÉ ET BIEN-ÊTRE

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Sondage sur l'expérience des employés ¹	Quartile supérieur	Deuxième quartile A	—
 Taux de fréquence des blessures entraînant une perte de temps	0,49	1,14 A	—

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Émissions de gaz à effet de serre (GES) des champs d'application 1 et 2 de l'Administration de l'aéroport	10 500 tonnes	Champ d'application 1 ² – 8 071 tonnes A Champ d'application 2 – 1 202 tonnes A Total – 9 273 tonnes	✓

1 Notre sondage annuel auprès des employés s'est déroulé du 6 au 17 novembre 2023. Le sondage sur l'expérience des employés a été fait par une tierce partie, McKinsey & Company, l'un des plus importants cabinets de services-conseils en gestion au monde. L'Administration de l'aéroport a obtenu un indice de santé organisationnelle de 70, ce qui la classe dans le deuxième quartile par rapport à la base de données mondiale de McKinsey.

2 Les émissions directes de GES du champ d'application 1 excluent les émissions biogéniques de CO₂. En 2023, les émissions biogéniques de CO₂ s'élevaient à 450 tonnes d'équivalent CO₂.

SERVICES AÉRIENS, PASSAGERS ET FRET

YVR est un grand aéroport international qui assure des liaisons essentielles et stratégiques entre Vancouver et les marchés du monde entier. En établissant des liens entre les personnes et les lieux, les marchandises et les marchés, nous ouvrons la Colombie-Britannique au monde, favorisant ainsi les échanges et permettant la circulation des idées, des expériences, des connaissances, des biens et des investissements. En 2023, YVR a connu une augmentation [du nombre de passagers, de compagnies aériennes et de destinations](#) à destination ou en provenance de l'aéroport, à mesure que les compagnies aériennes augmentaient de nouveau la capacité pour répondre à la demande refoulée de voyages. Nous avons dépassé notre objectif de 22,1 millions de passagers pour atteindre un total de 24,9 millions de passagers en 2023 grâce à une reprise plus rapide que prévu. La communauté aéroportuaire a travaillé fort pour offrir des services malgré les problèmes liés aux ressources, les périodes de pointe imprévisibles et les phénomènes météorologiques extrêmes. Notre travail s'est concentré à renforcer notre résilience et notre fiabilité afin d'offrir un service de meilleure qualité et plus fiable en cas de perturbation imprévue. Nous avons mené ce travail en procédant à un examen approfondi des mesures prises et en mobilisant le public à la suite des perturbations survenues en décembre 2022 à YVR. Vous trouverez les principales conclusions et les mesures que nous avons prises pour renforcer notre résilience en consultant le [Rapport et plan d'action YVR](#) sur notre site Web.

De concert avec nos partenaires commerciaux, nous avons poursuivi nos efforts pour améliorer le rendement opérationnel en surveillant les ICP tels que la ponctualité des départs, le temps d'attente moyen au contrôle de sécurité et l'acheminement des bagages.

- La ponctualité des départs est mesurée par la proportion de vols qui partent de leur aire de stationnement dans les 15 minutes suivant l'heure de départ prévue à l'origine. Notre objectif de 80 % n'a pas été atteint, alors que seulement 73,9 % (68,4 % en 2022; 83 % en 2021) de nos vols sont partis dans les 15 minutes suivant l'heure de départ prévue à l'origine. Ces résultats s'expliquent par l'instabilité des horaires et des défis liés aux ressources du côté des partenaires alors que la demande de voyages est rapidement revenue à des niveaux semblables à ceux d'avant la pandémie.
- L'indicateur clé de performance en matière de temps d'attente moyen représente le pourcentage de passagers qui ont attendu 15 minutes ou moins au contrôle de sécurité à partir du moment où ils se sont joints à la file d'attente pour le premier contrôle de la carte d'embarquement jusqu'au deuxième contrôle de la carte d'embarquement à la voie de contrôle. Cet indicateur de performance est calculée à partir du nombre de cartes d'embarquement de passagers balayées par les agents de contrôle de l'ACSTA à tous les points de contrôle de sécurité de YVR. Les réponses sont pondérées pour tenir compte du caractère saisonnier de nos activités, le nombre de voyageurs variant tout au long de l'année. Grâce à l'augmentation du financement gouvernemental, le pourcentage de passagers qui ont attendu au point de contrôle de sécurité 15 minutes ou moins a dépassé le pourcentage cible de 85 % de passagers ayant attendu au point de contrôle de sécurité 15 minutes ou moins pour s'établir à 93 %.
- L'indicateur clé de performance relatif à l'acheminement des bagages correspond à la proportion de bagages acheminés à YVR qui ont été livrés à temps à nos partenaires aériens, c'est-à-dire 15 minutes avant le départ proprement dit d'un vol intérieur et 25 minutes avant le départ véritable d'un vol international ou transfrontalier. Cet indicateur sert à surveiller et à améliorer le rendement de notre système de bagages et nos plans d'attribution. Il donne également un aperçu de l'efficacité et de l'efficience de notre système de manutention des bagages. La cible fixée pour l'acheminement des bagages à YVR demeure atteinte, alors que 99,9 % (99,9 % en 2022; 98,8 % en 2021) des bagages acheminés ont été livrés avec succès à nos partenaires aériens.

ODD



Nombre de passagers à l'arrivée et en partance (GRI A01)

2023 ¹						
Passagers	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers	Asie-Pacifique	Europe	Amérique latine	Total
Passagers à l'arrivée	6 405 460	3 041 166	1 711 970	803 865	566 052	12 528 513
Passagers en partance	6 407 495	3 006 406	1 667 678	768 346	559 746	12 409 671
Total de passagers	12 812 955	6 047 572	3 379 648	1 572 211	1 125 798	24 938 184 ^A
2022 ¹						
Passagers	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers	Asie-Pacifique	Europe	Amérique latine	Total
Passagers à l'arrivée	5 301 558	2 183 597	955 856	730 291	392 985	9 564 287
Passagers en partance	5 296 840	2 182 274	906 783	681 453	381 779	9 449 129
Total de passagers	10 598 398	4 365 871	1 862 639	1 411 744	774 764	19 013 416
2021 ¹						
Passagers	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers	Asie-Pacifique	Europe	Amérique latine	Total
Passagers à l'arrivée	2 577 234	432 062	261 270	190 514	87 782	3 548 862
Passagers en partance	2 583 508	499 171	202 900	158 031	94 130	3 537 740
Total de passagers	5 160 742	931 233	464 170	348 545	181 912	7 086 602

1 Même si l'Administration de l'aéroport recueille des données précises sur les passagers en correspondance, les données exactes relatives à ces passagers ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Nombre de compagnies aériennes et de destinations desservies par YVR en 2023

En 2023, YVR faisait affaire avec 53 compagnies aériennes desservant 116 destinations (52 compagnies aériennes et 111 destinations en 2022; 36 compagnies aériennes et 98 destinations en 2021). Trois services aériens importants ont été relancés et 19 nouveaux services aériens ont été proposés, dont l'arrivée de Porter Airlines à YVR (voir la liste détaillée des services dans la section « [Nos partenaires](#) »).

Fret

YVR a traité 319 187 tonnes de fret (302 573 tonnes en 2022; 278 569 tonnes en 2021) et a ainsi dépassé son objectif de 274 000 tonnes. Les volumes de fret à YVR, comme dans les autres aéroports de la côte Ouest, se rapprochent fortement des niveaux de 2019 ou les dépassent. Bien que la demande de fret ait été très forte en 2021 et en 2022, elle a diminué en 2023 à mesure que les consommateurs ont délaissé les produits au profit des services et que les coûts ont augmenté en raison des pressions inflationnistes.

Sondage sur la satisfaction des compagnies aériennes

Nous nous efforçons d'établir et de maintenir d'excellentes relations avec nos partenaires aériens afin de mieux servir nos passagers et notre collectivité. L'opinion de nos partenaires aériens compte pour nous. En 2023, pour la troisième année consécutive, nous avons mené un sondage sur leur degré de satisfaction à l'égard de l'expérience passagers, des systèmes des aérogares, des actifs côté piste, du milieu de travail ainsi que du soutien et des interactions. En 2023, 31 des 37 transporteurs ont répondu à notre sondage, ce qui donne un taux de réponse de 84 % (79 % en 2022; 87 % en 2021). Au total, 74 % des compagnies aériennes répondantes ont indiqué que nous atteignons ou dépassons les attentes (87 % en 2022; 74 % en 2021). YVR a obtenu les meilleurs résultats dans le domaine de la gestion du soutien et des interactions avec les compagnies aériennes. Nos partenaires aériens ont aussi remarqué d'autres améliorations de 2022 à 2023 sur le plan de l'expérience des passagers, tout particulièrement en ce qui concerne le contrôle de sécurité. Cependant, l'infrastructure et les actifs côté piste ont été cités en 2023 comme des domaines à améliorer. YVR maintiendra son engagement auprès de nos partenaires aériens à répondre à leurs besoins opérationnels à court et à long terme.

EXPÉRIENCE CLIENT

L'Administration de l'aéroport s'efforce d'offrir une excellente expérience aéroportuaire en adoptant une approche collaborative axée sur l'hospitalité pour rendre l'expérience de voyage accueillante, efficace, uniforme et inclusive. YVR accueille des millions de personnes et, pour de nombreux nouveaux Canadiens, notre aéroport représente leur première expérience de la Colombie-Britannique et du Canada. Nous tenons à nous assurer que chaque expérience à l'aéroport témoigne de cette culture riche et de cette approche au service des autres. À nos yeux, chaque personne qui vient à YVR mérite d'être bien accueillie.

En 2023, nous avons maintenu notre approche axée sur l'hospitalité et le service pour améliorer l'expérience aéroportuaire en agrandissant notre équipe interne et notre équipe bénévole de services de première ligne. L'équipe de l'expérience client s'est agrandie et compte maintenant plus de 165 personnes, comme des guides affectés à des zones précises de l'aéroport et aux zones de débarquement à l'extérieur dont le rôle est d'offrir un excellent soutien et service afin de répondre aux besoins de notre public voyageur. Les membres de cette équipe sont disponibles en tout temps, parlent collectivement plus de trente langues et se trouvent à des points de contact clés un peu partout dans l'aéroport pour faciliter le parcours de nos clients, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et sept jours sur sept.

ODD



Qualité du service à la clientèle

La cote de satisfaction de la clientèle (la « **CSAT** ») de YVR est fondée sur des sondages de satisfaction de la clientèle menés tous les quatre jours auprès de la clientèle des aéroports; ces sondages permettent d'évaluer la satisfaction des clients à l'égard de divers aspects de l'expérience aéroportuaire et d'alimenter en données les initiatives futures. Ces résultats font l'objet d'une surveillance mensuelle. Le sondage sur la satisfaction de la clientèle permet de recueillir des données sur les départs, les arrivées et les transits de clients de YVR choisis au hasard et porte sur un large éventail de sujets, comme la disponibilité et la qualité du réseau Wi-Fi, les choix de nourriture et de boissons, la rapidité de l'enregistrement, la propreté et la convivialité générale du personnel. Les réponses sont pondérées en fonction de la répartition des passagers par étape (départ, arrivée) et par secteur (intérieur, international, transfrontalier), ainsi que du temps prévu passé à l'aéroport. En 2023, 91 % (89 % en 2022; 90 % en 2021) des répondants ont déclaré être « très satisfaits » ou « satisfaits » des services et installations de YVR. La stabilité opérationnelle ainsi que la visibilité accrue du personnel dans les processus liés aux passagers (plus particulièrement au contrôle de sécurité et à l'enregistrement) ont contribué au maintien de cotes de satisfaction élevées malgré l'augmentation continue des volumes de passagers de 2022 à 2023.

Satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi

Notre cote de satisfaction Wi-Fi est fondée sur les mêmes sondages de satisfaction de la clientèle des aéroports que notre CSAT décrite ci-dessus. Les réponses sont pondérées en fonction de la répartition des passagers par étape (départ, arrivée) et par secteur (intérieur, international, transfrontalier), ainsi que du temps prévu passé à l'aéroport. En 2023, le taux de satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi était inférieur à notre taux cible de 80 %, à seulement 76 % en moyenne (80 % en 2022; 85 % en 2021). Plusieurs facteurs ont contribué à la baisse de satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi, notamment les limites imposées par notre infrastructure vieillissante, principalement dans les zones très achalandées telles que les portes d'embarquement, les douanes et les zones de réclamation de bagages, ce qui a eu pour effet de saturer encore davantage les points d'accès Wi-Fi. Nous avons en outre observé une croissance rapide des volumes de passagers en 2023 qui a entraîné une augmentation de l'utilisation des données et une pression supplémentaire sur notre service Wi-Fi public.

Afin de remédier à ces résultats inférieurs aux cibles, nous avons agi en remplaçant plus de 1 200 points d'accès obsolètes, ce qui nous a permis de doubler la capacité, la bande passante et la vitesse du réseau. Pour 2024, notre stratégie implique d'améliorer encore davantage notre service Wi-Fi en densifiant notre réseau et en plaçant des points d'accès supplémentaires à des endroits stratégiques dans les zones à forte demande.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

Le volet sécurité et sûreté comprend la sécurité opérationnelle, la sécurité côté piste, les pratiques de sécurité, la préparation aux situations d'urgence, la cybersécurité et la protection des renseignements personnels, ainsi que la gestion de la faune. La sécurité et la sûreté sont au cœur de nos activités et sont gérées par l'entremise de nombreux programmes, ateliers de formation et politiques.

ODD



Sécurité opérationnelle

Nos pratiques en matière de santé et de sécurité respectent à la *Loi sur la mise en quarantaine*, à la *Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada*, au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (la «**RCSA**») et au *Règlement de l'aviation canadien* (le «**RAC**»). Cette année, nous avons déployé des ressources supplémentaires afin de gérer efficacement les risques dans toutes nos pratiques de sécurité opérationnelle et de mieux encourager et faciliter l'adoption d'une approche cohérente de gestion de la sécurité dans chacun des services opérationnels. Le service responsable du système de gestion de la sécurité (le «**SGS**») a entrepris un effort de collaboration avec les services respectifs en vue d'établir des objectifs de sécurité pour les secteurs des bagages, des aéroports, du stationnement et du transport terrestre. Une structure de gouvernance comprenant un comité de surveillance et des groupes de travail individuels est en cours d'établissement et permettra d'accroître la responsabilisation à l'égard de la sécurité dans les services non affectés aux opérations côté piste.

Sécurité côté piste

Dans le cadre de notre engagement continu envers la sécurité et de la réglementation qui guide nos activités, nos objectifs annuels en matière de sûreté (soutenus par notre SGS régulé) et nos pratiques d'excellence ont fait l'objet d'une mise à jour pour 2024. Ces objectifs se fondent sur le registre des risques d'aviation de YVR et sur les recommandations de notre équipe.

Notre structure actuelle de surveillance de la gestion côté piste, qui comprend un(e) gestionnaire supérieur(e) responsable, un comité de surveillance, des comités permanents et un groupe de travail individuel, assure la transmission des renseignements essentiels sur la sécurité aux niveaux appropriés de l'organisation aux fins d'examen et d'approbation, ce qui accroît la transparence et la responsabilisation à l'égard des risques ainsi que l'efficacité globale de notre SGS.

Pratiques de sécurité

Nos pratiques de sécurité et nos programmes de sensibilisation sont régies par le RCSA. Nos clients et passagers interagissent quotidiennement avec le personnel de première ligne qui assure leur sécurité. Conformément au RCSA, nous avons un programme de sensibilisation à la sécurité qui oblige tous les employés de l'aéroport à suivre une formation sur la sûreté aéroportuaire. 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 afin de réaliser nos priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique.

Préparation aux situations d'urgence

L'équipe de planification des mesures d'urgence de YVR a su intégrer efficacement la résilience comme principe directeur dans les méthodes de travail à l'échelle de toute l'organisation. Reconnaisant l'importance d'adopter une approche holistique de la préparation aux situations d'urgence, nous avons conçu les initiatives destinées à notre organisation dans une perspective de résilience accrue et à plus long terme.

Selon les exigences du RAC et du RCSA, nous avons organisé des exercices de simulation et des exercices complets en 2023. L'exercice de simulation sur le RAC portait sur les initiatives d'intervention en cas d'incident d'aviation majeur, alors que l'exercice complet sur le RCSA se concentrait sur notre capacité à intervenir en cas d'incident impliquant un engin explosif dans l'aérogare, qui nécessite des évacuations organisées. Les deux exercices ont été menés en étroite collaboration avec nos partenaires. Notre équipe de planification des mesures d'urgence a également mené avec succès un exercice d'intervention côtière spécialement conçu pour évaluer notre état de préparation aux tremblements de terre. Cet exercice nous a fourni de précieux renseignements sur notre capacité à gérer les événements qui se prolongent dans le temps. Plus important encore, il nous a permis d'établir une zone de rassemblement en collaboration avec nos principales parties prenantes externes. L'exercice a été mené en collaboration avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et visait principalement à évaluer notre degré d'engagement à l'égard de la coopération interorganisations.

Notre équipe a en outre organisé cinq exercices de simulation d'incident impliquant un tireur actif et deux exercices sur les interventions en hiver, donné avec succès sept formations de base sur le Centre des opérations d'urgence (COU), animé dix séances de formation pour les travailleurs de tous les quarts et offert une formation spécialisée en gestion des urgences au personnel des arrivées ainsi qu'une formation sur les mesures d'urgence aux responsables d'étage dans le cadre du programme YVR Arrivals, notre programme d'intégration pour les nouveaux employés.

Dans la poursuite de nos efforts de consolidation de la perspective de résilience accrue dans toutes nos activités, l'équipe de planification des mesures d'urgence continue d'examiner le [Rapport et plan d'action YVR](#) et les recommandations correspondantes. Cette approche proactive assure l'harmonisation de nos cibles et objectifs organisationnels avec les mesures nécessaires pour nous conformer à ces recommandations en 2024.

Cybersécurité et protection des renseignements personnels

Nos pratiques en matière de protection des renseignements personnels sont régies par la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (la « **LRPDE** »). Notre équipe interservices de la cybersécurité et de la protection des renseignements personnels gère nos politiques internes et externes, offre de la formation aux employés de l'Administration de l'aéroport et fournit des conseils, avec ses services opérationnels, sur les pratiques d'excellence en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels. Tous les employés doivent suivre la formation annuelle obligatoire sur la sécurité de l'information et la protection des renseignements personnels. Nous avons adopté le cadre de cybersécurité et de protection des renseignements personnels du National Institute of Standards and Technology (« **NIST** ») et nous continuons de renforcer les nombreux niveaux de notre système de protection grâce à de récentes améliorations apportées au Centre des opérations de sécurité, au système de détection et d'intervention et à nos capacités de reprise après incident. Selon les exigences de la LRPDE et afin de déterminer les points à améliorer, nous avons réalisé un examen interne de la protection des renseignements personnels. Nous avons ensuite transmis des observations et des recommandations à certains services afin de veiller au respect des pratiques d'excellence. En 2023, l'Administration de l'aéroport n'a pas subi d'atteinte à la cybersécurité et n'a reçu aucune plainte justifiée concernant des atteintes à la protection des renseignements personnels des clients ou la perte de données sur les clients (0 en 2023; 0 en 2022; 0 en 2021), **(GRI 418-1)**.

Gestion de la faune

YVR est situé à Sea Island, à l'embouchure du fleuve Fraser, l'un des plus grands estuaires de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Nous coexistons avec un riche et unique habitat de faune locale, d'oiseaux et d'espèces végétales. Notre équipe de [gestion de la faune](#) assure la sécurité des opérations aériennes tout en préservant la faune. Les aéronefs en utilisation à YVR partagent le ciel avec des oiseaux migrateurs de partout dans le monde. La survie de bon nombre de ces oiseaux dépend des estuaires productifs du delta du fleuve Fraser. Notre programme de gestion de la faune atténue les risques de collision entre ces animaux et les aéronefs. Forte d'une compréhension approfondie de l'écologie faunistique, notre équipe utilise des systèmes informatiques, comme le radar aviaire, pour documenter et comprendre les modèles comportementaux des oiseaux. Ces données nous aident à déployer stratégiquement une variété de méthodes non létales pour éloigner les animaux des pistes et des trajectoires de vol des aéronefs, notamment l'utilisation d'oiseaux de proie et de chiens dressés pour effrayer les oiseaux et les éloigner de l'aérodrome, et la capture et le déplacement d'oiseaux de proie sauvages loin de l'aéroport vers des habitats plus sûrs et convenables. Nous envisageons un retrait permanent de la faune seulement lorsque tous les moyens de contrôle non létaux s'avèrent inefficaces, ou lorsque la faune adopte des comportements susceptibles de poser un problème de sécurité pour les aéronefs.

Nombre total d'impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef (GRI A09)

	2023	2022	2021
Impacts fauniques signalés ¹	198	180	128
Impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	7,7	6,9	9
Nombre d'impacts fauniques confirmés	266	212	161
Nombre d'impacts fauniques confirmés par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	10,3	8	11,3

¹ Un impact faunique signalé désigne le signalement par un pilote d'un impact, l'observation par le personnel au sol d'un impact, la découverte d'un animal mort ou blessé sur la bande de piste ou de dépouilles animales sur un aéronef. Plusieurs animaux peuvent être frappés au cours d'un seul impact. Transports Canada a établi comme limite globale de signalement des impacts fauniques un périmètre de 90 m autour du prolongement de l'axe de la piste ou une distance en approche de 60 m (200 pi) du sol et de 152 m (500 pi) au décollage. Ce résumé reflète les données sur les mouvements d'aéronefs fournies par le programme de gestion du bruit à YVR, uniquement pour les mouvements sur les pistes 08R, 08L, 26R, 26L et 13.

STATIONNEMENT ET TRANSPORT TERRESTRE

Le réseau de transport terrestre de YVR est constitué d'un réseau multimodal et offre aux passagers, aux employés et à la collectivité de Sea Island diverses options de transport à destination et en provenance de l'aéroport. L'Administration de l'aéroport gère activement plusieurs parcs de stationnement, notamment des stationnements publics et réservés aux employés sur Sea Island. Elle travaille en étroite collaboration avec ses partenaires de transport pour offrir des options de transport sécuritaires, fiables et durables.

ODD



Mode de transport	2023	2022	2021
Transactions de stationnement¹	1 185 437	960 200	412 958
Courses en taxi en provenance des aéroports	772 148	482 000	235 000
Services de covoiturage en direction et en provenance de l'aéroport	1 894 846	1 177 000	248 000
Embarquements et débarquements de la ligne Canada du SkyTrain			
Aux trois stations de Sea Island	9 634 000	7 390 000	3 390 000
Déplacements vers l'extérieur de l'île par la ligne Canada	6 277 000	4 540 000	2 030 000
Déplacements sur l'île	3 357 000	2 850 000	1 360 000
Pourcentage de passagers en partance qui ont déclaré utiliser les transports en commun pour se rendre à YVR	27 %	28 %	17 %
Ligne Canada du SkyTrain	21 %	21 %	12 %
Autres formes de transport en commun (p. ex. navettes, autobus de courtoisie, autocars)	6 %	7 %	5 %

¹ Ces données comprennent les transactions du parc de stationnement, du stationnement jetSet et du parc de stationnement économique à long terme de YVR.

Points saillants du stationnement et du transport terrestre

Stationnement

En 2023, YVR a réalisé des progrès dans le cadre de son programme de recharge de véhicules électriques (« **VE** ») visant à accroître la capacité de recharge à YVR, appuyant ainsi ses exploitants commerciaux qui sont prêts à ajouter des VE à leur parc.

Transport terrestre

Programme de taxi : En 2023, les courses en taxi ont continué d'augmenter alors que les volumes de passagers se multipliaient rapidement. Nous avons mis en œuvre notre nouvelle entente à long terme avec les dix-sept compagnies de taxi qui desservent YVR. Dans cette entente, nous avons intégré sept cibles propres au volume de VE dans nos parcs de taxis. Le parc total de taxis de 1 613 véhicules comprend 21 VE et 1 251 véhicules hybrides électriques (parc total de 1 023 véhicules dont 3 VE et 833 véhicules hybrides électriques en 2022; parc total de 717 véhicules dont 529 véhicules hybrides électriques en 2021), ce qui représente une augmentation considérable par rapport à 2022.

Nous avons également amorcé des travaux préliminaires avec nos fournisseurs de services d'autobus pour ajouter des trajets à destination de YVR et nous évaluons comment nous pourrions accueillir des autobus entièrement électriques.

Notre leadership

L'Administration de l'aéroport de Vancouver est une société sans capital-actions constituée en 1990 mise en service en 1992 en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* et dont les activités se poursuivent en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* depuis 2013. Elle exploite YVR en vertu d'un bail du gouvernement du Canada couvrant la majeure partie de Sea Island, qui se trouve dans la municipalité de Richmond, en Colombie-Britannique. Elle est régie par un [conseil d'administration](#) et [notre comité de direction](#) qui supervise la gestion et les activités quotidiennes de l'aéroport.

Nos administrateurs doivent s'acquitter de leurs fonctions avec honnêteté, intégrité et bonne foi, conformément au [Manuel des règles et pratiques de gouvernance](#), qui comprend le mandat, les lignes directrices et les politiques. Nous publions nos [Lignes directrices et pratiques en matière de gouvernance d'entreprise](#) comme le font les sociétés cotées en bourse.

ÉTHIQUE DES AFFAIRES

Les employés de l'Administration de l'aéroport doivent agir conformément aux normes les plus élevées énoncées dans notre [Code de déontologie](#), nos politiques générales, nos systèmes de gestion et notre programme de vérification interne. L'[éthique en milieu de travail](#) reflète notre engagement à l'égard de notre code de déontologie, du programme de gestion des risques internationaux, du service de vérification interne et des politiques de l'entreprise en matière de lutte contre la corruption (**GRI 205-2**) et de dénonciation (**GRI 2-26**).

Nous exigeons que tous les employés suivent chaque année un module de formation sur notre code de déontologie et les politiques en matière de lutte contre la corruption afin d'en assurer la compréhension et l'application dans l'ensemble de l'organisation.

Nous exigeons également que tous les employés, les dirigeants, les administrateurs et les entrepreneurs signent une déclaration de conflits d'intérêts chaque année ou plus fréquemment, selon le cas.

En vertu de notre [politique de dénonciation](#), aucune plainte n'a été signalée en 2023 au moyen du numéro téléphonique direct de dénonciation, accessible en tout temps et géré par un tiers indépendant (**GRI 2-27**).

ODD



Communication sur les politiques et procédures de lutte contre la corruption (GRI 205-2)

2023 ^A		
	Nombre total	Pourcentage
Membres des organes de gouvernance	13	100 %
Employés ¹	Cadres : 157 Non-cadres : 730	Cadres : 100 % Non-cadres : 100 %
Partenaires commerciaux ²	83	100 %
2022 ³		
	Nombre total	Pourcentage
Membres des organes de gouvernance	13	100 %
Employés ¹	Cadres : 111 Non-cadres : 511	Cadres : 100 % Non-cadres : 100 %
Partenaires commerciaux ²	68	100 %

Formation sur les politiques et procédures de lutte contre la corruption (GRI 205-2)³

2023 ^A		
	Nombre total	Pourcentage
Employés ¹	Cadres : 122 Non-cadres : 578	Cadres : 77,7 % Non-cadres : 79,2 %
2022 ⁴		
	Nombre total	Pourcentage
Employés ¹	Cadres : 73 Non-cadres : 356	Cadres : 65,8 % Non-cadres : 69,7 %

1 La formation est offerte aux employés actifs. Tous les employés et membres du conseil qui reçoivent une communication ou une formation sur la lutte contre la corruption travaillent dans la même région.

2 Les partenaires commerciaux de l'Administration de l'aéroport sont définis comme des entrepreneurs qui effectuent des travaux précis au nom de l'Administration de l'aéroport.

3 Les membres du conseil d'administration, en leur qualité d'administrateurs, n'interagissent pas avec les représentants du gouvernement et ne font pas d'affaires au nom de l'Administration de l'aéroport ; par conséquent, ils ne reçoivent pas la formation propre à la politique de lutte contre la corruption de l'Administration de l'aéroport.

4 L'année 2022 était la première année où nous produisons un rapport sur cet indicateur.

DIVERSITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conseil d'administration

La diversité amène une multitude de points de vue, de connaissances et d'expériences vécues, et c'est un élément essentiel pour maintenir un conseil d'administration hautement fonctionnel dont les administrateurs offrent une valeur ajoutée. Le conseil d'administration aspire à atteindre un objectif de parité hommes-femmes et à ce qu'au moins 30 % des administrateurs proviennent d'autres groupes de la diversité (p. ex. personnes autochtones, noires et de couleur, personnes handicapées, expression ou identité de genre, orientation sexuelle, âge). Les administrateurs actuels ont en moyenne 62,5 ans ; l'un des administrateurs a entre 30 et 50 ans (7,7 %) et les autres ont plus de 50 ans (92,3 %) (GRI 405-1 A).

ODD



Diversité des personnes au sein des organes de gouvernance de l'Administration de l'aéroport (GRI 405-1)

	2023 ^A		2022		2021	
Diversité du conseil d'administration	Nombre total	Pourcentage	Nombre total	Pourcentage	Nombre total	Pourcentage
Femmes	7	53,8	7	53,8	7	50,0
Minorités visibles	3	23,1	2	15,4	3	21,4
Personnes handicapées	0	0	1	7,7	1	7,1
Peuples autochtones	0	0	0	0	0	0

NOMINATION ET SÉLECTION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION (GRI 2-10 A)

Le conseil d'administration peut compter quinze administrateurs au plus, dont neuf sont nommés par des organismes externes que nous appelons « entités proposant des candidatures ». Le conseil peut nommer jusqu'à cinq administrateurs issus de l'ensemble de la collectivité ; la présidence en fait partie. La directrice générale de l'Administration de l'aéroport est automatiquement membre du conseil d'administration en vertu de son poste.

Les entités proposant des candidatures sont notamment les suivantes :

- Chartered Professional Accountants of British Columbia – un administrateur
- La Ville de Richmond – un administrateur
- La Ville de Vancouver – un administrateur
- Engineers and Geoscientists British Columbia – un administrateur
- Le gouvernement du Canada – deux administrateurs
- La Chambre de commerce du Grand Vancouver – un administrateur
- Law Society of British Columbia – un administrateur
- Le district régional de Metro Vancouver – un administrateur

Bien que chaque entité proposant des candidatures dispose de son propre processus pour présenter la candidature d'un membre au conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport, toutes les entités proposant des candidatures suivent un processus pour les annonces de poste. La présidente du conseil de l'Administration de l'aéroport, la présidente du comité de gouvernance et la cheffe de la gouvernance rencontrent l'entité proposant des candidatures et examinent les exclusions relatives aux administrateurs énoncées dans les règlements administratifs, la matrice des compétences et des qualités des administrateurs, un document sur les particularités du poste qui précise les ensembles de compétences actuellement exigés par le conseil, et la politique du conseil sur la diversité et l'inclusion. Selon l'entité proposant des candidatures, l'Administration de l'aéroport peut également aider à annoncer le poste, contribuer à l'élaboration d'une liste des candidats sélectionnés ou participer aux entrevues. La décision finale concernant le choix de la candidature revient à l'entité proposant des candidatures, et le conseil d'administration élit la personne choisie à l'occasion de son assemblée annuelle des membres. Avant l'assemblée annuelle, les candidats doivent remplir une déclaration de conflit d'intérêts portant sur tout conflit d'intérêts réel ou perçu et permettant d'évaluer leur indépendance.

Pour les postes de membre extraordinaire du conseil, le comité de gouvernance du conseil agit à titre de comité proposant des candidatures. Le comité de gouvernance tient également compte de la matrice des compétences et des qualités des administrateurs, des ensembles de compétences actuellement exigés par le conseil et de la politique du conseil sur la diversité et l'inclusion. Nous faisons appel à une agence de recrutement indépendante pour nous aider à trouver d'éventuels candidats possédant les compétences recherchées, tout en tenant compte de la diversité, du point de vue des parties prenantes et de l'expérience vécue. Nous annonçons le poste à pourvoir, et toutes les parties intéressées sont invitées à communiquer avec l'agence de recrutement. En collaboration avec l'agence de recrutement, le comité de gouvernance dresse une liste des candidats sélectionnés, mène des entrevues et un processus de vérification pour s'assurer qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts, puis recommande l'élection d'une personne au conseil. En 2023, aucun conflit d'intérêts n'a été signalé à l'égard des administrateurs (GRI 2-15 A)¹.

À l'exception de la directrice générale, les administrateurs n'ont aucun lien de dépendance avec l'Administration de l'aéroport et nos filiales. Nos administrateurs n'ont aucun intérêt, aucune relation d'affaires ni aucune autre relation qui pourrait nuire à leur capacité d'exercer leur jugement de façon indépendante et d'agir dans l'intérêt supérieur de l'Administration de l'aéroport, ou qui pourrait raisonnablement être perçue comme telle.

¹ Aucun conflit d'intérêts n'a été signalé en ce qui concerne la nomination au conseil ou à un comité ; la participation croisée avec un fournisseur et avec une autre partie prenante ; l'existence d'actionnaires majoritaires ; les parties apparentées, leurs relations, leurs transactions et les soldes impayés.

RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Rémunération des administrateurs (GRI 2-19 A)

Le comité de gouvernance examine la rémunération des administrateurs tous les deux ans avec l'aide d'un expert-conseil en rémunération indépendant. À la fin de 2021, le conseil a approuvé le barème des honoraires pour 2022 et 2023. À la fin de 2023, le conseil a approuvé un nouveau barème des honoraires aux réunions pour 2024 et 2025.

La directrice générale ne reçoit aucune rémunération supplémentaire pour ses services d'administratrice. Le comité de gouvernance a recommandé la rémunération pour 2022 et 2023 en fonction des principes de rémunération énoncés ci-après. Ces principes de rémunération ont été ajustés pour établir le barème des honoraires pour 2024-2025. Les groupes de référence ont été remplacés par les organisations du secteur privé et les grands aéroports canadiens en reconnaissance de la nécessité d'attirer des gens talentueux du secteur privé, et pour mieux tenir compte de la complexité et du niveau de risque auxquels l'Administration de l'aéroport fait face ainsi que de l'écart au titre du mandat et des responsabilités des conseils d'administration par rapport aux conseils d'administration du secteur public au mandat plus large.

Principes de rémunération pour 2022-2023

1. La rémunération versée aux administrateurs reflétera la structure de responsabilisation unique de l'Administration de l'aéroport, son but de servir la collectivité et l'économie qui la soutient, ainsi que le niveau de risque d'entreprise assumé. La rémunération sera fixée à un montant concurrentiel, c'est-à-dire qu'elle ne décourage pas les gens de choisir de siéger au conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport lorsqu'ils ont plusieurs choix quant à la façon de consacrer leur temps, et indique le niveau et le type d'expérience, de compétences et de talent exigés des membres du conseil.
2. Tous les deux ans, le conseil examinera les données sur le marché de deux groupes de référence – fournies par un consultant en rémunération indépendant – soit le «secteur public élargi» (p. ex. des organismes de la Colombie-Britannique ayant des mandats d'intérêt public ou exploitant de grandes infrastructures et les plus grandes administrations aéroportuaires canadiennes) et les «organisations du secteur privé» ayant leur siège social en Colombie-Britannique et une échelle et une taille (des revenus) semblables à celles de l'Administration de l'aéroport (cotées en bourse, détenues par des intérêts privés ou par les membres). Pour les organisations du secteur privé, les données excluront la rémunération sous forme d'actions. La combinaison de sociétés comparables sera proposée par un expert-conseil en rémunération indépendant, puis examinée et confirmée par le comité de gouvernance. Le comité évalue également les comparaisons avec ces deux groupes de référence séparément et de manière pondérée.
3. Le conseil d'administration a déjà fixé la rémunération des administrateurs à un niveau qui correspond à la moyenne (P50) des organisations comparables. Tous les deux ans, le conseil d'administration examinera les données du marché de la rémunération par rapport aux deux groupes de référence.
4. Afin de tenir compte du temps et des responsabilités supplémentaires liés à la présidence d'un comité ou d'un groupe de travail, ces administrateurs recevront des honoraires annuels en tant que présidents de comités. Conformément aux pratiques du marché, le président ou la présidente du comité des finances et de la vérification recevra des honoraires annuels légèrement plus élevés.

Les membres du conseil d'administration ne reçoivent pas de prestations de cessation d'emploi et n'ont pas de programme de prestations de retraite.

Le tableau ci-dessous décrit la rémunération des administrateurs non-cadres en 2023.

Honoraires annuels	
Honoraires du président ou de la présidente du conseil	195 000 \$
Honoraires des administrateurs non-cadres ¹	65 000 \$
Honoraires du président ou de la présidente du comité des finances et d'audit ²	19 500 \$
Honoraires des présidents des autres comités ²	15 000 \$
Honoraires en tant que membre d'un comité	6 000 \$

Les administrateurs reçoivent également un remboursement pour des dépenses raisonnables approuvées par le président ou la présidente du comité et le ou la secrétaire de l'entreprise. Les dépenses du président ou de la présidente du conseil sont approuvées par le président ou la présidente du comité de gouvernance. Les frais de déplacement des administrateurs pour la participation aux réunions du conseil et des comités ne sont pas remboursés, à moins qu'ils ne résident à l'extérieur du district régional de Metro Vancouver.

¹ Les administrateurs cadres ne reçoivent pas de rémunération supplémentaire pour leur participation au conseil d'administration.

² Comprend les honoraires en tant que membre d'un comité.

La rémunération totale versée à chaque administrateur en 2023 était la suivante¹:

A. King	195 000 \$	J. Leversage	77 000 \$
H. Acheson	79 250 \$	D. Nomura	77 000 \$
M. A. Davidson	86 000 \$	J. Sihota	77 000 \$
H. Deal	77 000 \$	K. Smith	90 500 \$
F. Fiorillo	86 000 \$	S. Zein	83 750 \$
K. Howlett	77 000 \$	C. Sue ²	49 659 \$
K. Kramer ²	38 500 \$	TOTAL	1 093 659 \$

En plus de la rémunération susmentionnée, des dépenses totalisant 886,13 \$ ont été remboursées aux administrateurs en 2023.

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS (GRI 2-19 A)¹

L'Administration de l'aéroport a la responsabilité de fournir une description claire, concise et compréhensible du lien entre la rémunération et le rendement de sa directrice générale et des cadres supérieurs occupant des postes de décision clés. Le document exhaustif intitulé *Divulgarion de la rémunération des dirigeants 2023* (soumis le 21 février 2024) peut être téléchargée à partir de [cette page Web](#). Ce document comprend des renseignements détaillés sur la surveillance de la rémunération de la directrice générale et des dirigeants, les principes de rémunération, les groupes de comparaison de la rémunération et un aperçu du programme de rémunération des dirigeants et de la rémunération pour 2023.

1 Nous ne déclarons pas les récupérations de paiements, les primes à la signature et celles de recrutement, car elles ne sont pas incluses dans la politique de rémunération du conseil d'administration.

2 K. Kramer a quitté le conseil le 30 juin 2023. C. Sue est devenu membre du conseil le 8 mai 2023.

Notre impact économique

IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT

YVR joue un rôle important dans l'économie étant donné qu'il crée des emplois et stimule l'activité commerciale. Il est déterminé à procurer des avantages sociaux et économiques à la région tout en étant financièrement viable. Conformément à son modèle de gouvernance sans but lucratif, l'Administration de l'aéroport réinvestit tous ses profits dans l'aéroport. La capacité de générer un revenu suffisant pour respecter ses obligations actuelles et futures constitue un élément essentiel de la viabilité financière. Alors que nous répondons aux besoins en constante évolution de notre collectivité, nous continuons de chercher des occasions d'accroître et de diversifier notre entreprise et nos sources de revenus. Cette approche continuera de renforcer notre résilience financière et de soutenir un large éventail de retombées économiques dans la région.

Pour nous assurer que nous fonctionnons selon un modèle financier durable, nous surveillons les ICP qui reflètent les différents secteurs de notre rendement financier non consolidé, comme la croissance des revenus, les coûts d'exploitation et notre capacité de générer un solide rendement. Nous avons dépassé notre objectif de revenus de 551,9 M\$ et nous avons enregistré des produits totalisant 631,6 M\$ pour la période de présentation de l'information financière de 2023. Nous mesurons notre rendement financier global en évaluant la croissance de notre chiffre d'affaires par rapport aux efficacités opérationnelles compte tenu de notre bénéfice avant intérêts, dépréciation et amortissement, et de l'excédent des produits sur les charges qui comprend tous les gains. Les cibles de l'Administration de l'aéroport étaient de 218,6 M\$ pour le bénéfice avant intérêts, dépréciation et amortissement et de -28,7 M\$ pour l'excédent des produits sur les charges. Les deux cibles ont été dépassées. Le montant du bénéfice avant intérêts, dépréciation et amortissement s'est établi à 298,1 M\$ et celui de l'excédent des produits sur les charges, 54,3 M\$, principalement en raison d'un nombre de passagers plus élevé que prévu. Notre capacité à puiser dans nos actifs pour desservir la collectivité tout en générant un rendement du capital investi est essentielle à notre capacité de réinvestir dans l'aéroport. Notre rendement du capital investi a été de 3,6 %, comparativement à notre cible de 0,3 %.

ODD



Valeur économique directe générée et distribuée (GRI 201-1)¹

	2023	2022	2021
Valeur économique générée	(000 000 \$)	(000 000 \$)	(000 000 \$)
Produits ²	668,139	515,003	284,348
Valeur économique distribuée			
Dépenses d'exploitation	180,321	151,638	134,331
Salaires et avantages sociaux des employés	92,628	72,305	60,288
Paiements aux fournisseurs de capitaux (détenteurs de débentures)	53,371	53,788	52,984
Paiements au gouvernement	85,889	64,133	34,724
Investissements communautaires	7,421	5,708	3,262
Valeur économique totale distribuée	419,630	347,572	285,589
Valeur économique totale conservée	248,509	167,431	(1,241)

1 Ces chiffres sont basés sur les états financiers consolidés qui peuvent être téléchargés à partir de [cette page Web](#).

2 Les produits comprennent les produits tirés des filiales.

Gestion de l'offre

Chaque jour, l'Administration de l'aéroport prend des décisions d'achat dont les retombées touchent l'organisation et notre communauté. Nous établissons des politiques et des lignes directrices visant à promouvoir nos valeurs auprès des fournisseurs, outre notre politique d'achats durables, et nous soutenons l'économie locale. En 2023, plus de 96 % (95 % en 2022; 99 % en 2021) de nos dépenses totales ont été faites auprès d'entreprises canadiennes, dont 69 % se trouvaient en Colombie-Britannique (63 % dans la région de Metro Vancouver). En outre, en 2023, 99 % (99 % en 2022; 99 % en 2021) des nouveaux fournisseurs ont été sélectionnés en fonction des critères environnementaux, économiques et sociaux énoncés dans le code de conduite des fournisseurs, disponible à www.yvr.ca/fr/business/work-with-yvr/airport-suppliers (GRI 414-1). Une liste détaillée des contrats à fournisseur unique ou exclusifs de l'Administration de l'aéroport pour 2023 peut être téléchargée à partir de [cette page Web](#).

Les principales catégories de fournisseurs de l'Administration de l'aéroport par type de dépenses (GRI 2-6) sont les suivantes :

1. Construction et services civils
2. Entretien de l'installation
3. Services de l'installation – Services de conciergerie
4. Services de bagages – Tri
5. Services associés à la technologie – Soutien informatique, logiciels, matériel informatique
6. Services de consultation et de gestion
7. Services côté piste – Services de sécurité

L'Administration de l'aéroport a connu des défis liés à son réseau d'approvisionnement (GRI 2-6) en raison de tensions géopolitiques, du ralentissement de la croissance mondiale, de l'inflation et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement en général, y compris des difficultés liées à la main-d'œuvre. Ces obstacles ont entraîné des retards de livraison et une augmentation des prix des matériaux, ce qui a eu une incidence sur nos projets et sur les coûts d'entretien et d'exploitation de nos installations et de notre équipement opérationnel. Malgré ces changements, nous avons continué de mettre l'accent sur nos [objectifs d'achats durables](#), en accordant une importance accrue à nos quatre piliers de la durabilité que sont environnemental, social, économique et de gouvernance, ainsi qu'à l'évaluation de ces facteurs dans nos démarches auprès de notre communauté de fournisseurs.

Rapport de l'Administration de l'aéroport de Vancouver en vertu de la Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement (la « Loi »)

En avril 2022, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement*, ce qui a nécessité que certaines entités rendent compte des mesures prises pour prévenir et réduire le risque de travail forcé ou de travail des enfants de la part de ces entités ou à l'intérieur de leurs chaînes d'approvisionnement. Conformément à la Loi, l'Administration de l'aéroport a préparé un rapport faisant état de ses activités du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023, qui peut être téléchargé à partir de [cette page Web](#).

ODD



IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT

Non seulement YVR a une incidence régionale en raison des emplois directs et de ses achats dans le cadre de ses opérations aéroportuaires, mais il joue également un rôle important dans l'économie en général. Il contribue indirectement aux marchés régionaux et mondiaux en facilitant la circulation internationale de millions de personnes et de biens.

L'Administration de l'aéroport commande une étude d'impact économique tous les deux ou trois ans. Pour la période de 2022, étant donné les répercussions du variant Omicron de la COVID-19, la portée de l'étude d'impact économique a été réduite pour se concentrer exclusivement sur les opérations et le fret à YVR. Selon les résultats de l'étude de 2022, l'impact de YVR se détaillait comme suit : 63 240 emplois (68 420 emplois en 2018), 14,6 G\$ au titre de la production économique totale (13,5 G\$ en 2018) et 7,55 G\$ pour le PIB total (6,78 G\$ en 2018).

Pour en savoir davantage sur nos investissements communautaires, veuillez consulter la page 49.

ODD



RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GRI 201-2)

À YVR, nous nous concentrons sur la réduction des émissions liées à nos activités. Nous sommes devenus un aéroport carboneutre en 2020 et en 2021, nous avons annoncé notre [feuille de route vers zéro émission nette d'ici 2030](#) qui, conjointement avec notre plan de gestion environnementale 2020-2024 (qui peut être téléchargé à partir de [cette page Web](#)), décrit notre engagement à atteindre zéro émission nette provenant des émissions directes des activités de l'aéroport d'ici 2030. Notre voie vers la décarbonisation passe par la réduction des émissions de carbone et l'amélioration de l'efficacité énergétique. Pour plus d'informations, consultez la section [Réduction des émissions atmosphériques et des émissions de carbone](#).

En plus de nos efforts visant à réduire les émissions, nous devons également bien nous préparer aux répercussions des changements climatiques, et savoir nous adapter à ces répercussions. Dans le cadre de notre plan d'investissement et de gestion des actifs, nous continuons à financer des mesures visant à accroître notre résilience climatique, notamment en modernisant nos digues et nos systèmes de drainage, ce qui nous permettra de nous adapter à des précipitations plus fréquentes et plus intenses, en améliorant nos systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, nous assurera une bonne préparation à des températures extrêmes, et en investissant pour soutenir notre côté piste dans des conditions de visibilité réduite, ce qui contribuera à notre résilience et à notre fonctionnement en cas de brouillard et de recrudescence des feux de forêt.

En nous appuyant sur les recommandations formulées par le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« **GTIFCC** »), nous avons publié notre premier rapport GTIFCC pour la période de déclaration de 2023. Notre rapport fait état des risques et des possibilités associés aux changements climatiques pour YVR et se base sur les quatre éléments de notre cadre sur l'information financière relative aux changements climatiques, soit la gouvernance, la stratégie, la gestion du risque ainsi que les mesures et les objectifs.

Le rapport du groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques peut être téléchargé à partir de [cette page Web](#).

ODD



Nos employés et notre communauté

NOS EMPLOYÉS

La stratégie Objectif axé sur les gens de YVR repose sur la philosophie selon laquelle les gens sont au cœur de toutes nos activités et sont essentiels à la réussite de notre stratégie. Cette stratégie s'aligne de près sur la durabilité, car elle permet à tout un chacun d'être efficace dans son rôle afin d'appuyer notre objectif et de jeter les bases de la réussite. Notre objectif global est de mobiliser le plein potentiel de nos employés à développer un véritable sentiment d'appartenance.

L'année 2023 représente la deuxième année de notre plan stratégique 2022-2024 qui jette les bases de notre travail visant à renforcer notre culture et nos talents et à nous assurer que notre organisation est conçue pour répondre aux attentes. Les faits saillants s'alignaient sur la durabilité dans chacun des trois courants ci-dessous:

ODD



Culture

Notre culture est définie par nos valeurs, les comportements essentiels et la proposition de valeur de nos employés. Pour la toute première fois, YVR a reçu le prix Waterstone MacKay Canada's Most Admired Culture 2023, un programme national annuel qui en est à sa vingtième année d'existence et qui souligne les réussites des meilleures organisations du Canada. Les principaux domaines de rendement comprenaient notre vision et notre leadership, nos pratiques de recrutement et notre capacité à embaucher des employés qui partagent notre culture, le perfectionnement des employés, la gestion des talents, l'harmonisation culturelle, la diversité, l'équité, l'inclusion et le sentiment d'appartenance, la responsabilité sociale de YVR en tant qu'entreprise et, finalement, notre rendement organisationnel. Nous avons en outre continué d'appuyer le développement des comportements de leadership essentiels en 2023 dans le cadre de la troisième série d'une formation en personne axée sur les comportements de leadership les plus importants pour mobiliser les employés et ayant pour thème l'encadrement au service du rendement.

Sondage sur l'expérience des employés – Rétroaction des employés

En novembre 2023, l'Administration de l'aéroport a mené son deuxième sondage sur l'indice de la santé organisationnelle, que nous appelons en interne le sondage sur l'expérience employés. L'indice de santé organisationnelle global (l'« ISO ») de YVR a atteint 70 %, par rapport à 62 %, une amélioration que le fournisseur chargé d'administrer notre sondage (le cabinet mondial de services-conseils McKinsey & Company) a décrite comme une augmentation considérable. Les résultats montrent que l'année 2023 s'est caractérisée par la motivation, l'inspiration et le travail acharné; ils montrent que nos employés étaient mobilisés et enthousiastes à l'égard de leur travail à YVR. Notre plateforme utilisée pour recueillir cette rétroaction ne se contente pas de mesurer la satisfaction des employés, elle mesure plutôt la santé globale de notre organisation dans les domaines que nous jugeons importants. Le sondage a également révélé que parmi les employés qui travaillent à YVR depuis plus d'un an, 48 % estiment que les choses se sont améliorées à l'aéroport au cours des 12 derniers mois, ce qui place YVR dans le décile supérieur de la base de données de référence mondiale de McKinsey & Company, qui regroupe 2 959 727 réponses et 767 sondages.

Tous les employés (825) ont été invités à participer; 654 ont répondu (81 %) et 524 ont formulé des commentaires, des opinions et des recommandations (80 %). Les réponses étaient confidentielles et ont été analysées par groupes, sans être attribuées à une personne en particulier. Tous les commentaires des employés ont été communiqués à l'échelle de l'organisation. Tous les groupes ont été invités et seront de nouveau invités à participer à des séances en direct en 2023 et en 2024, respectivement, afin d'obtenir leurs commentaires sur les mesures que nous devons prendre pour répondre à nos plus grandes priorités. Les commentaires seront compilés et les mesures de suivi seront élaborées au début de 2024.

Conçu pour répondre aux attentes

En 2023, nous nous sommes concentrés sur la mise à niveau des profils de postes qui n'avaient pas été modifiés récemment en effectuant un examen critique des nouveaux postes qui ont été créés au fil de notre croissance rapide et en consacrant du temps à l'observation, à l'écoute et au profilage des rôles au sein des services qui souhaitaient être entendus.

Stratégie en matière de talents

Tous les aspects de notre stratégie en matière de talents s'alignent sur la durabilité :

- Recherche et perfectionnement continus de talents
- Intégration des principes de diversité, d'inclusion et d'appartenance dans notre culture et nos pratiques
- Soutien à la mobilisation, à la santé et au bien-être des employés
- Élaboration de programmes et de possibilités de formation qui appuient notre vision de l'apprentissage

L'année 2023 a été une année record sur le plan de la génération d'emplois au sein de notre organisation. Nous avons attiré les meilleurs talents grâce à notre proposition de valeur aux employés et avons fait évoluer notre définition de l'aptitude. Nous nous sommes non seulement concentrés sur les compétences et l'expérience des candidats, mais aussi sur leur capacité à démontrer qu'ils partagent nos valeurs et affichent les comportements essentiels. Dans le cadre du [Rapport et plan d'action YVR](#) élaboré à la suite de l'analyse après action améliorée de nos opérations, qui vise à accroître la résilience et à mieux servir les passagers de YVR nous avons également augmenté notre effectif en embauchant un total de 286 employés. Notre programme d'intégration d'une durée de trois jours pour tous les nouveaux employés, YVR Arrivals, a été élargi en vue d'offrir une immersion interactive de qualité supérieure dans les opérations aéroportuaires aux nouveaux employés et bénévoles en veste verte. Nous avons également demandé à tous les employés d'élaborer des plans d'apprentissage afin d'optimiser le perfectionnement professionnel et le maintien en poste. Notre taux d'attrition est demeuré bien en dessous de la cible tout au long de l'année.

L'année 2023 a également marqué l'évolution des offres axées sur le bien-être physique, mental, social et financier de notre régime d'avantages sociaux déjà très concurrentiel. Nous avons élargi nos offres axées sur le bien-être physique et avons accéléré la prestation du soutien mental et des services de massothérapie sur place pour les employés afin de remédier au stress.

Activités et travailleurs (GRI 2-7)

Nombre total d’employés par contrat de travail, type d’emploi et genre (GRI 2-7) en 2023

Contrat de travail ¹	Homme	Femme	Autre ²	Renseignements non divulgués
Intérimaire, à temps plein	8	8	0	0
Permanent, à temps plein	464	293	0	0
Permanent, à temps partiel	25	57	0	0
Contractuel, à temps plein	5	7	0	0
Contractuel, à temps partiel	1	1	0	0
Temporaire	3	4	0	0
Occasionnel	9	23	0	0
Total ³	515	393	0	0

1 Un contrat de travail désigne un poste intérimaire, 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 partir des données du système des RH.

2 Genre autre que celui attribué à la naissance.

3 78,3 % des employés sont assujettis à la convention collective.

Nombre total d'employés par contrat de travail, type d'emploi et genre (GRI 2-7) en 2022

Contrat de travail ¹	Homme	Femme	Autre ²	Renseignements non divulgués
Intérimaire, à temps plein	7	7	0	0
Permanent, à temps plein	317	213	0	0
Permanent, à temps partiel	20	39	0	0
Contractuel, à temps plein	9	10	0	0
Contractuel, à temps partiel	0	1	0	0
Temporaire	1	1	0	0
Occasionnel	2	5	0	0
Total ³	356	276	0	0

1 Un contrat de travail désigne un poste intérimaire, 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 partir des données du système des RH.

2 Genre autre que celui attribué à la naissance.

3 71,5 % des employés sont assujettis à la convention collective.

Nombre total d'employés par contrat de travail, type d'emploi et genre (GRI 2-7) en 2021

Contrat de travail ¹	Homme	Femme
Intérimaire, à temps plein	3	2
Permanent, à temps plein	254	164
Permanent, à temps partiel	4	10
Contractuel, à temps plein	4	4
Contractuel, à temps partiel	1	0
Temporaire	1	0
Occasionnel	1	0
Total ²	271	183

1 Un contrat de travail désigne un poste intérimaire, 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 partir des données du système des RH.

2 71,5 % des employés sont assujettis à la convention collective.

Emploi (GRI 401-1)

Nombre total et taux de nouveaux employés (GRI 401-1)¹ en 2023

Âge	< 30	30-50	> 50	Total ^A
Nombre ²	68	169	49	286
Taux	7,8 %	19,4 %	5,6 %	32,9 %

Genre	Homme	Femme	Autre ³	Renseignements non divulgués	Total ^A
Nombre ²	173	113	0	0	286
Taux	19,9 %	13,0 %	0	0	32,9 %

Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés (GRI 401-1)¹ en 2022

Âge	< 30	30-50	> 50	Total
Nombre ²	42	113	51	206
Taux	6,7 %	18,1 %	8,2 %	33,0 %

Genre	Homme	Femme	Autre ³	Renseignements non divulgués	Total
Nombre ²	97	109	0	0	206
Taux	15,5 %	17,4 %	0	0	33,0 %

1 Tous les employés travaillent dans la même région (Colombie-Britannique).

2 Comprend les employés permanents et les contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

3 Genre autre que celui attribué à la naissance.

Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés (GRI 401-1) en 2021

Âge	< 30	30-50	> 50	Total
Nombre ¹	10	32	9	51
Taux	2,2 %	7,2 %	2,0 %	11,4 %

Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ¹	26	25	51
Taux	5,8 %	5,6 %	11,4 %

Nombre total et taux de roulement du personnel (GRI 401-1) en 2023

Âge	< 30	30-50	> 50	Total ^A
Nombre ¹	11	43	15	69
Taux	1,3 %	4,9 %	1,7 %	7,9 %

Genre	Homme	Femme	Autre ²	Renseignements non divulgués	Total ^A
Nombre ¹	44	25	0	0	69
Taux	5,1 %	2,9 %	0	0	7,9 %

1 Comprend les employés permanents et les contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région (Colombie-Britannique).

2 Genre autre que celui attribué à la naissance.

Nombre total et taux de roulement du personnel (GRI 401-1) en 2022

Âge	< 30	30-50	> 50	Total
Nombre ¹	15	38	23	76
Taux	2,4 %	6,1 %	3,7 %	12,2 %

Genre	Homme	Femme	Autre ²	Renseignements non divulgués	Total
Nombre ¹	36	40	0	0	76
Taux	5,8 %	6,4 %	0	0	12,2 %

Nombre total et taux de roulement du personnel (GRI 401-1) en 2021

Âge	< 30	30-50	> 50	Total
Nombre ¹	7	48	26	81
Taux	1,6 %	10,8 %	5,8 %	18,2 %

Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ¹	43	38	81
Taux	9,6 %	8,5 %	18,2 %

1 Comprend les employés permanents et les contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région (Colombie-Britannique).

2 Genre autre que celui attribué à la naissance.

Formation et perfectionnement (GRI 404-2)

Nous avons continué à offrir des programmes et des occasions de formation portant sur la gestion, l'avancement professionnel et le leadership, les comportements essentiels, la santé et la sécurité, ainsi que la diversité, l'inclusion et l'appartenance.

Apprentissage et développement

En 2023, nous avons continué à offrir des formations en personne qui viennent compléter nos formations en ligne. Au total, nos employés ont suivi 2 975 modules de formation en ligne (5 632 en ligne en 2022 et 1 570 en personne) et activités de formation en personne. Nous avons également poursuivi la formation réglementaire pour les employés et utilisé des modules sur ordinateur, des plateformes vidéo virtuelles et de la formation en direct pour répondre à divers besoins internes. La formation s'est déclinée en 2 330 modules en ligne, la conformité faisant partie des cinq principaux domaines de formation en 2023 avec la sécurité, les services juridiques, la confidentialité, la sécurité de l'information et l'accessibilité. Cette année, dans le cadre de notre vérification de base de la santé et la sécurité, nous avons exigé que tous les gestionnaires de personnel suivent une formation externe supplémentaire sur le leadership en santé et sécurité.

Tout au long de l'année, la nouvelle équipe de l'apprentissage et du perfectionnement a établi la structure de soutien pour la formation propre aux services en misant sur l'échange de réflexions au sujet des défis et des réussites à titre de mesure de coordination additionnelle pour la création de contenu. Nous avons continué d'offrir nos séances Aéroport 101 et avons élargi le soutien aux postes non assujettis aux quarts de travail et le soutien administratif afin d'accroître la résilience organisationnelle.

Occasions de perfectionnement

En 2023, nous avons mis l'accent sur l'importance de l'encadrement en tant que comportement de leadership le plus primordial pour tous les gestionnaires de personnel. Par conséquent, tous les employés ont été invités à se joindre à une des trois cohortes, qui consistaient en trois heures de pratique encadrée et d'une rencontre de suivi avec un mentor certifié. Pour aider tous les employés à se familiariser avec la nouvelle convention collective, la direction et le syndicat ont conjointement présenté les six principaux changements apportés lors de six séances en personne à trois emplacements. Nous avons également offert une séance préenregistrée en ligne à notre personnel de l'Expérience client. Nous avons mis à jour notre programme sur la gestion dans un environnement syndiqué pour qu'il s'aligne sur la nouvelle convention collective, et le programme mis à jour sera lancé vers la fin de l'année. Dans notre convention collective, nous nous engageons à offrir chaque année des occasions d'apprentissage et de perfectionnement à l'ensemble de notre personnel. Nous avons ajouté 204 cours de mise à niveau à notre catalogue en ligne, qui consistent en des cours de microapprentissage axés sur le leadership et le développement personnel.

SANTÉ ET SÉCURITÉ DES EMPLOYÉS

L'Administration de l'aéroport 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* connexe. Nous gérons la santé et la sécurité de manière proactive au moyen de systèmes et de programmes de gestion qui correspondent aux besoins opérationnels. Nos activités sont vérifiées par le programme d'audit des [certificats de reconnaissance](#) fondé sur le modèle d'amélioration continue « planifier, faire, vérifier, agir ». Compte tenu du nombre d'entrepreneurs sur Sea Island, nous avons également mis en place un programme exhaustif de gestion de la sécurité des entrepreneurs.

ODD



[Certificat de reconnaissance](#)

En 2023, nous avons fait l'objet d'un audit externe de renouvellement de notre certification dans le cadre du programme de certificats de reconnaissance de WorkSafeBC. Nous avons obtenu un taux de 94 % (96 % en 2022; 95 % en 2021) pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité au travail.

[Programme de gestion de la sécurité des entrepreneurs](#)

En 2023, dans le cadre de ce programme, nous avons enregistré 490 933 heures (350 837 heures en 2022; 327 237 heures en 2021) de travail par des contractuels sur des travaux d'envergure et un taux global de blessures à déclaration obligatoire de 7,15 (2,28 en 2022; 4,28 en 2021).

Nous mesurons le rendement interne en matière de santé et de sécurité en faisant le suivi des blessures au travail qui font en sorte que des employés s'absentent du travail ou ont besoin de soins médicaux qui vont au-delà des premiers soins. Chaque fois qu'un(e) employé(e) est victime d'un accident de travail grave, d'un quasi-accident ou d'une blessure entraînant une perte de jours de travail, nous menons une enquête afin de déterminer les causes fondamentales de cet incident et de formuler des recommandations pour éviter qu'il se reproduise. L'Administration de l'aéroport souhaite maintenir au plus bas possible le taux de fréquence des blessures entraînant des pertes de temps; notre objectif de 0,49 représente une tendance à la baisse par rapport à notre moyenne historique. Notre taux de fréquence des blessures entraînant une perte de temps était de 1,14 en 2023 (1,26 en 2022; 0,50 en 2021). Les types de blessures subies en 2023 étaient principalement des blessures musculo-squelettiques.

Types de blessures et taux de fréquence des blessures, des maladies professionnelles, des journées perdues, de l'absentéisme et nombre de décès découlant d'activités liées au travail (GRI 403-9¹)

	2023	2022	2021
Nombre total de décès	0	0	0
Taux de fréquence des décès	0	0	0
Nombre total de blessures entraînant des conséquences graves	0	0	1
Taux de fréquence des blessures entraînant des conséquences graves	0	0	0,25
Taux de fréquence des blessures entraînant une perte de jours de travail ²	1,14 A	1,26	0,50
Nombre total de jours de travail perdus	47	21	36
Nombre total de blessures à déclaration obligatoire	9	8	9
Taux de fréquence des blessures à déclaration obligatoire	1,48	1,67	2,25
Pourcentage d'absentéisme	3,01 %	4,09 %	5,86 %
Heures de travail totales	1 224 131	955 480	801 221

1 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 et de détails précis concernant les dangers liés au travail pouvant entraîner des blessures graves.

2 Les taux doivent être exprimés sous forme d'incidents par 100 employés avec le maximum d'heures normales conformément aux normes de l'OSHA. Calculé en fonction de 200 000 heures travaillées.

Stratégie intégrée de sécurité

L'Administration de l'aéroport œuvre activement à la mise en place d'une stratégie intégrée de sécurité (« **SSI** »), qui adopte une approche plus globale pour renforcer la sécurité dans l'ensemble de nos installations, de nos opérations et de notre personnel. En 2023, nous avons mis l'accent sur l'amélioration de la culture de la sécurité dans nos salles des bagages. Pour ce faire, nous avons notamment mené un sondage visant à recueillir les perceptions des principales parties prenantes (c'est-à-dire les employés de l'Administration aéroportuaire, les compagnies aériennes, les préposés aux animaux et les entrepreneurs), lequel a permis d'identifier un certain nombre de domaines clés à améliorer. Les résultats de ce sondage ont permis de mettre en place une campagne de nettoyage du lieu de travail et de mettre en œuvre un programme d'aménagement de l'espace afin de maintenir l'environnement nouvellement organisé. Les travaux d'amélioration de l'éclairage se sont poursuivis, de même que les travaux de peinture au sol dans les salles des bagages, afin d'améliorer la sécurité du trafic. Enfin, l'application de la loi a également été renforcée grâce à des ressources dédiées dans les différentes salles des bagages, conformément aux pratiques des opérations côté piste.

DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

Effectif

Notre engagement est d'avoir un effectif représentatif et un milieu de travail dans lequel tous les employés sont traités avec dignité et respect. Dans le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* nous à la *Loi sur les droits de la personne du Canada*, et prenons des mesures afin d'assurer des pratiques et un traitement équitables en matière d'emploi dans l'ensemble de l'organisation. Nous cernons les déficits de représentation dans l'effectif 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.

Nous essayons de créer un milieu de travail qui reflète la riche diversité des communautés que nous servons. Nous apprécions la contribution de tous les employés et nous sommes déterminés à promouvoir l'équité en matière d'emploi, l'inclusion, la diversité et le sentiment d'appartenance. Le tableau qui suit résume les niveaux de représentation au 31 décembre 2022 par rapport à la disponibilité sur le marché du travail :

ODD



Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport par rapport à celles du marché du travail (GRI 405-1¹) (2022)²

Groupe désigné	Administration de l'aéroport ^A	Marché du travail ³	Pourcentage au-dessus du marché du travail
Femmes ⁴	43,2 %	41,4 %	+1,8 %
Peuples autochtones	2,6 %	2,9 %	-0,3 %
Personnes handicapées	2,6 %	8,8 %	-6,2 %
Minorités visibles	41,2 %	30,3 %	+10,9 %

1 Ces renseignements ont été rassemblés conformément aux lignes directrices de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Par souci d'uniformité, le groupe d'âge n'est pas inclus.

2 Les données de 2023 n'étaient pas disponibles au moment de la publication du rapport. Les données du tableau témoignent de notre situation démographique de 2022.

3 Comprend les données combinées sur l'emploi dans Metro Vancouver, ainsi que les données provinciales et nationales fournies par Emploi et Développement social Canada.

4 En 2022, aucun salarié ne s'est déclaré « autre » (s'identifie autrement que le sexe assigné à la naissance).

Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport par rapport à celles du marché du travail (GRI 405-1¹) (2021)²

Groupe désigné	Administration de l'aéroport	Marché du travail ³	Pourcentage au-dessus du marché du travail
Femmes	40,0 %	37,0 %	+3,0 %
Peuples autochtones	1,6 %	3,1 %	-1,5 %
Personnes handicapées	2,0 %	8,0 %	-6,0 %
Minorités visibles	34,4 %	25,6 %	+8,8 %

Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport par rapport à celles du marché du travail (GRI 405-1¹) (2020)

Groupe désigné	Administration de l'aéroport	Marché du travail ³	Pourcentage au-dessus du marché du travail
Femmes	39,6 %	32,9 %	+6,7 %
Peuples autochtones	1,2 %	3,2 %	-2,0 %
Personnes handicapées	1,9 %	8,0 %	-6,1 %
Minorités visibles	34,2 %	25,1 %	+9,1 %

1 Ces renseignements ont été rassemblés conformément aux lignes directrices de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Par souci d'uniformité, le groupe d'âge n'est pas inclus.

2 Les données de 2022 n'étaient pas disponibles au moment de la publication du rapport. Les données du tableau témoignent de notre situation démographique de 2021.

3 Comprend les données combinées sur l'emploi dans Metro Vancouver, ainsi que les données provinciales et nationales fournies par Emploi et Développement social Canada.

Incidents de discrimination et mesures correctives prises (GRI 406-1) :

Cinq incidents de discrimination ont été signalés en 2023 (0 en 2022; 0 en 2021).

L'Administration de l'aéroport s'engage à assurer un milieu de travail dans lequel tous les employés sont traités avec dignité et respect et se sentent en sécurité et en santé, et ce, tant sur le plan physique que mental. Nous pensons que chacun a le droit de travailler dans une atmosphère exempte de harcèlement, d'intimidation, de harcèlement sexuel et de discrimination, et nous ne tolérons aucune violence ou menace de violence. L'Administration de l'aéroport fait tous les efforts raisonnables pour s'assurer qu'aucun(e) employé(e) n'est soumis à ce type de comportement sur le lieu de travail. Nous respectons le Code canadien du travail et ses règlements, ainsi que toutes les autres lois applicables en vigueur.

Un(e) employé(e) qui a rencontré ou rencontre un problème sur le lieu de travail peut déposer une plainte officielle conformément à notre politique sur le respect et la violence en milieu de travail. Toutes les plaintes font l'objet d'une enquête, qui est menée de manière équitable et objective, conformément aux normes énoncées dans la politique, qui s'alignent sur le Code canadien du travail. Une fois l'enquête terminée, la direction détermine les prochaines étapes appropriées, y compris les mesures disciplinaires, le cas échéant, et le plaignant est informé de la résolution de sa plainte.

En 2023, les ressources humaines ont reçu cinq plaintes en vertu de notre politique sur le respect et la violence en milieu de travail, dans lesquelles les plaignants alléguaient des incidents de discrimination. Aucune plainte n'a été reçue en vertu de la Loi sur les droits de la personne. Les cinq plaintes ont fait l'objet d'une enquête et ont été résolues, trois plaintes ayant donné lieu à la prise de mesures correctives et à des processus d'examen de la gestion courante, et deux plaintes ne donnant plus lieu à une action.

SALAIRE DE SUBSISTANCE

Alors que nous faisons face à une économie complexe et à des événements mondiaux, nous sommes conscients de la hausse du coût de la vie dans Metro Vancouver et des défis que cela représente pour certains de nos employés. De plus, nous reconnaissons que bon nombre de nos partenaires éprouvent des difficultés à embaucher et à maintenir en poste des travailleurs. Le fait de verser un salaire de subsistance permet aux employés de payer leurs dépenses de base, de réduire leur stress financier et d'avoir plus d'occasions de participer à des expériences enrichissantes dans leur collectivité. En plus de créer un milieu de travail plus enrichissant, cette mesure entraîne un taux de maintien en poste plus élevé.

Nous sommes fiers d'être devenus, en 2022, un employeur certifié Living Wage, ce qui fait de YVR le premier aéroport au Canada à obtenir cette désignation. En tant qu'employeur Living Wage, l'Administration de l'aéroport de Vancouver offre à tous ses employés un salaire égal ou supérieur au salaire de subsistance de notre région.

Dans la région Metro Vancouver, le taux du salaire de subsistance 2023 a été fixé à 24,08 \$, soit une augmentation de 17,4 % par rapport au taux de l'année précédente, qui était de 20,52 \$. Bien que le taux du salaire de subsistance ait augmenté beaucoup plus rapidement que prévu en 2023, YVR a maintenu son engagement à l'égard du programme. Reconnaisant que ce taux salarial était difficile à mettre en œuvre pour certains de nos fournisseurs de services directs, nous avons adopté une approche collaborative avec ceux-ci afin de remédier à l'augmentation du coût de la vie dans la région de Metro Vancouver. Pour en apprendre davantage sur notre parcours en vue de devenir le premier aéroport Living Wage, consultez [notre site Web](#).

ODD



NOS PARTIES PRENANTES (GRI 2-29)

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 de l'Administration de l'aéroport, des partenaires et des membres des communautés locales.

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2023
 Passagers En tant que deuxième aéroport le plus fréquenté 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.	- Équipe de service à la clientèle de première ligne au quotidien - Sondage trimestriel sur la satisfaction de la clientèle - Kiosques d'information - Journal de Sea Island (SkyTALK) - Site Web de YVR - Médias sociaux - Médias	- Taux de satisfaction de la clientèle de 91 % - Obtention de l'accréditation de niveau 1 sur l'expérience client dans les aéroports du Conseil international des aéroports - Aéroport le plus suivi au Canada sur X, anciennement connu sous le nom de Twitter - YVR a également été élu parmi les trois meilleurs aéroports d'Amérique du Nord et l'un des 20 meilleurs aéroports du monde lors des Skytrax World Airport Awards 2023
 Compagnies aériennes Nos compagnies aériennes partenaires offrent aux particuliers et aux entreprises des vols sans escale vers un large éventail de destinations internationales.	- Réunions et communications régulières - Initiatives et événements aéroportuaires clés - Comité consultatif des compagnies aériennes - Soutien pour les nouvelles liaisons et compagnies aériennes grâce à des séances d'orientation, à des visites sur place, à des réunions et à la distribution de documents pertinents	- Au cours de l'année, nous avons connu la reprise de trois services aériens d'importance : 1 service transfrontalier 2 services en Asie-Pacifique - Accueil de Porter Airlines à YVR - Lancement de nouvelles offres de services aériens : - Air Canada a lancé un nouveau service à destination de l'aéroport international de Washington-Dulles - Air Canada a lancé de nouveaux itinéraires en partance de YVR à destination de Dubaï - WestJet a lancé de nouveaux itinéraires à destination d'Atlanta, de Nashville et de Zihuatanejo - Flair Airlines a lancé de nouveaux itinéraires à destination de Cancún, de Windsor et de London (Ontario) - Porter Airlines a lancé de nouveaux services directs en partance de YVR à destination de Toronto et d'Ottawa - JetBlue a lancé un service à destination de Boston - British Airways a lancé un nouveau service à destination de l'aéroport de Londres-Gatwick - Lynx Air a lancé un service à destination d'Orlando et de Montréal - Air North a lancé un service à destination de Kamloops - Pacific Coastal a lancé un service à destination de Nanaimo - Central Mountain Air a lancé un service à destination de Dease Lake et de Terrace

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2023
 Partenaires commerciaux de l'aéroport Une grande communauté travaille sur Sea Island pour soutenir les activités de YVR. Cette équipe comprend un large éventail de partenaires commerciaux de YVR, allant des locataires commerciaux à nos préposés à l'entretien, aux fournisseurs de services de transport terrestre et de manutention de bagages, aux entrepreneurs et à bien plus encore.	• Réunions et communications régulières • Assemblée générale annuelle • Initiatives et événements aéroportuaires clés • Journal de Sea Island • Comité des opérations des compagnies aériennes	• Reconnaissance des employés, des partenaires et des bénévoles qui ont assuré un service à la clientèle exceptionnel en 2023 dans le cadre du programme des étoiles de YVR • Reconnaissance des locataires de YVR qui réduisent leur impact environnemental au minimum par l'intermédiaire du prix d'excellence écologique et de la compétition Guerre aux déchets • Soutien clé fourni pour la mobilisation de la communauté NAV CANADA à l'égard du projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver, notamment participation à chaque séance de mobilisation du public
 Administration de l'aéroport de Vancouver L'Administration de l'aéroport de Vancouver emploie une équipe de professionnels dans un éventail de secteurs, notamment dans les domaines techniques et administratifs, de la gestion, de la négociation et de l'exploitation. Son conseil d'administration assure la supervision stratégique des affaires et veille à ce que l'équipe de direction se conforme aux normes déontologiques les plus strictes qui soient.	• Initiatives annuelles de mobilisation • Programmes annuels de reconnaissance des employés • Rassemblements trimestriels sur le leadership • Gestion du rendement (Participez au succès) • Série d'émissions virtuelles en direct à la télévision avec la directrice générale et les employés • Programme de formation en leadership • Mises à jour régulières sur l'intranet de YVR • Réunions et communications régulières • Activités amusantes tout au long de l'année pour rapprocher les employés (p. ex. barbecue d'été, célébrations annuelles du printemps et fêtes où la crème glacée est à l'honneur) • Ligne de dénonciation téléphonique 24 heures	• Prix Waterstone MacKay Canada's Most Admired Corporate Culture 2023 • Retour du dîner de reconnaissance d'ancienneté, au cours duquel nous avons souligné l'apport exceptionnel de 99 membres comptant au moins cinq ans de service qui ont collectivement investi 1 335 heures de travail dévoué dans la mise en valeur de YVR • En 2023, notre sondage sur la mobilisation des employés a révélé une augmentation de 62 % à 70 % de l'indice de santé organisationnelle de McKinsey & Company

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2023
 Communautés locales YVR est situé sur Sea Island, à Richmond, en Colombie-Britannique, en face de Vancouver, de l'autre côté du fleuve Fraser. Nos communautés locales comprennent la bande indienne de Musqueam – dont YVR occupe le territoire traditionnel ancestral non cédé – et les vingt-trois administrations qui composent le district régional de Metro Vancouver et les Premières Nations dont elles occupent les terres.	• Assemblée générale annuelle • Réunions régulières du comité de liaison entre l'Administration de l'aéroport et la bande indienne de Musqueam • Rencontres régulières avec des chercheurs d'emploi, des artistes et des propriétaires d'entreprise de la bande indienne de Musqueam • Réunions régulières avec l'administration de la bande indienne de Musqueam • Participation d'ainés et de représentants officiels de la bande indienne de Musqueam aux activités de YVR • Médias sociaux • Site Web de YVR • Communiqués, déclarations aux médias et entrevues • Consultation et mobilisation pour les projets aéroportuaires • Réunions trimestrielles avec le Comité de gestion du bruit aéronautique et le Comité consultatif environnemental • Questionnaire du sondage communautaire sur les marques • YVR Cares : Programme d'investissement communautaire	• 12,2 milliards d'impressions dans les médias et 14 291 mentions au total et couverture médiatique • Taux de satisfaction de 67 % dans le sondage communautaire annuel de YVR en ce qui concerne l'impression générale parmi les résidents de la Colombie-Britannique, marquant une amélioration par rapport à notre score de 63 % en 2022. D'après les données de cette enquête, YVR figure toujours parmi les trois premières marques de la Colombie-Britannique en termes d'impression générale. • Lancement d'une section améliorée pour les communiqués de presse sur YVR.ca, une plateforme de mobilisation dynamique qui sert de carrefour multifacettes pour communiquer l'information la plus à jour et où nous diffusons les dernières actualités et nouvelles de YVR, nos projets et initiatives ainsi que des renseignements essentiels pour les voyageurs • Attribution de la bourse d'études Mary B. Jordan pour les femmes en affaires • L'adresse électronique et le numéro de téléphone direct de la directrice générale sont affichés sur notre site Web et le public est invité à communiquer avec elle pour lui faire part de ses commentaires, questions ou observations. Les réponses aux commentaires reçus sont fournies en temps opportun. Ses coordonnées sont indiquées directement dans sa biographie sur le site Web

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2023
 Administrations gouvernementales et organismes de réglementation Nous collaborons avec les administrations municipales, régionales, provinciales et fédérales, ainsi qu'avec les organismes de réglementation internationaux, pour nous assurer que l'aéroport respecte les exigences de tous les règlements, tout en procurant des avantages économiques et sociaux à notre région.	• Présentations annuelles aux municipalités locales et aux entités proposant des candidatures • Réunions individuelles régulières avec les représentants du gouvernement au niveau municipal, provincial et fédéral • Participation à de nombreux groupes de travail industrie-gouvernement • Membre de la Future Borders Coalition • Participation régulière à des comités parlementaires provinciaux et fédéraux sur les enjeux de l'aviation	• Approfondissement des liens entre YVR et le gouvernement provincial Présentation lors des caucus des députés du gouvernement et de l'opposition des grandes priorités du secteur de l'aviation et du transport, ainsi que des besoins de notre industrie au chapitre de la création d'emplois, de la transition aux carburants propres, de l'attrait des investisseurs et de la diversification de nos relations commerciales • Accueil de ministres fédéraux, de membres du Parlement, de fonctionnaires ministériels et de représentants du gouvernement américain dans le cadre de diverses visites opérationnelles • Événements : – Sommet Future Borders Coalition Transportation Border, Washington D.C. (octobre) – Sommet de l'aviation de la Chambre de commerce du Canada, Ontario (septembre) – Journées « Aéroports sur la Colline » du Conseil des aéroports du Canada, Ontario (mars et novembre) • YVR a renforcé son engagement à l'égard des entités proposant des candidatures, qui impliquait un nombre record de visites à YVR. Nous avons en outre mené une campagne de sensibilisation améliorée à la préparation aux opérations estivales et hivernales à l'échelle de notre réseau élargi • YVR a présenté des exposés lors de différentes audiences des comités de la Chambre des communes au sujet des résultats des politiques appuyant le secteur de l'aviation canadien et pour favoriser une meilleure résilience dans tout l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement
 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 (ACI-NA), le Conseil des aéroports du Canada (CAC), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).	• Réunions, conférences et groupes de travail d'associations du secteur, notamment le BC Aviation Council, le Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA) et le Conseil des aéroports du Canada • Initiatives de commandite du secteur notamment la Chambre de commerce du Grand Vancouver, le Conseil des affaires de la Colombie-Britannique et les chambres de commerce locales • Participation à des tables rondes privées avec des chefs de file de l'industrie • Promotion du tourisme et des entreprises en Colombie-Britannique	• Réception du prix Excellence in Governance Award for Best Practices in ESG, Sustainability and Purpose de Governance Professionals of Canada • Réception du prix Moonshot Award pour notre approche audacieuse, créative et collaborative des objectifs organisationnels lors de la Corporate Goodness Conference 2023 de Benevity • Réception du prix Routes Americas Awards 2023 dans la catégorie 4 à 20 millions de passagers • Veuillez consulter le document GRI 2-28 qui se trouve dans l'index du contenu de la Global Reporting Initiative pour connaître la liste complète des associations dont nous sommes membres

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2023
 Parties prenantes du secteur financier L'Administration de l'aéroport est constituée comme une société sans capital-actions privée en vertu de la <i>Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif</i>. Nos parties prenantes du secteur financier sont nos agences d'évaluation du crédit et nos détenteurs de débentures de YVR.	• Réunions d'examen annuelles et communications régulières avec les agences d'évaluation du crédit • Réponse immédiate aux demandes des détenteurs de débentures • Communication des états financiers trimestriels et annuels aux détenteurs de débentures et aux agences d'évaluation du crédit	• Réunion d'examen annuelle en 2023 avec les agences d'évaluation du crédit, qui ont réaffirmé nos cotes de crédit

COMMUNAUTÉS LOCALES

Mobilisation

Créer du lien avec la communauté est un élément fondamental de notre identité, et la participation du public est essentielle à notre capacité de collaborer et d'interagir, de recueillir des commentaires et de communiquer ouvertement. Nous fournissons de l'information aux parties prenantes de manière ouverte, honnête et sans délai, notamment dans les domaines de la mobilisation communautaire locale, des évaluations environnementales et de nos programmes de construction (GRI 413-1). Nous mobilisons aussi le public et les principales parties prenantes au sujet des répercussions possibles des opérations aéroportuaires sur l'environnement et la santé. Tant le [Comité consultatif environnemental](#) que le [Comité de gestion du bruit aéronautique](#) permettent aux communautés locales de nous donner une rétroaction directe. Nous avons également une adresse électronique destinées à la communauté, qui sont indiquées sur notre site Web. En 2023, nous avons répondu à 143 demandes de renseignements (63 en 2022; 319 en 2021) par l'intermédiaire de cette boîte de réception. L'augmentation du nombre de demandes de renseignements provenant de la communauté de 2022 à 2023 peut être attribuable à la reprise du trafic passager, aux commentaires et aux questions formulés en réponse aux perturbations du secteur du voyage de décembre 2022 ainsi qu'à l'augmentation des requêtes et des demandes d'obtention de nos bourses d'investissement communautaire, qui avaient été suspendues en 2022. Notre équipe de relations avec les médias a répondu à 473 demandes de renseignements des médias en 2023 (484 en 2022). Nous avons également organisé des rencontres avec les médias et des conférences de presse tout au long de l'année pour échanger avec les médias sur les initiatives à l'aéroport et le processus de voyage pendant les périodes de pointe (c.-à-d. les longues fins de semaine et les jours fériés).

ODD


5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES


9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE


11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES

Investissements communautaires

En 2023, nous avons versé des dons d'une valeur totale de 937 354 \$ à 38 partenaires (18 en 2022; 27 en 2021). Les dons en nature ont totalisé 1 859 716 \$ (1 141 700 \$ en 2022; 49 750 \$ en 2021) pour soutenir un large éventail d'organisations et de causes (GRI 203-1). Nos cinq principaux partenariats sont avec la YVR Art Foundation (100 000 \$), le Pacific Family Autism Network (100 000 \$), la First Nations Technology Council (75 000 \$), le Canucks Autism Network (50 000 \$) et la Quest Outreach Society (50 000 \$). Par l'intermédiaire du programme de dons et de jumelage de dons à l'intention des employés de YVR, nos employés et la communauté ont généré 200 000 \$ de dons à l'appui de 181 causes. Les employés ont également fait don de leur temps, soit un total de 2 200 heures, pour soutenir notre communauté locale dans le cadre d'activités bénévoles et de bonnes actions.

Relations avec les Autochtones

YVR et la bande indienne de Musqueam partagent un lien unique, YVR étant situé sur le territoire de la bande indienne de Musqueam et le peuple Musqueam habitant dans la zone d'exploitation de YVR. L'[Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne de Musqueam, conclu il y a 30 ans](#), sert de feuille de route pour établir des relations prospères, respectueuses et résilientes avec la bande indienne de Musqueam.

Notre [Plan stratégique 2022-2024](#) envisage la durabilité opérationnelle et financière ainsi que les priorités climatiques à la lumière de la réconciliation. À cette fin, nous favorisons activement les programmes et politiques qui visent à :

1. respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne de Musqueam;
2. poursuivre une stratégie autochtone plus vaste (mondiale) afin de faire participer les peuples autochtones aux programmes et occasions d'affaires de YVR, et de faciliter les liens entre les commerçants autochtones et les partenaires touristiques autochtones.

Notre équipe des relations avec les Autochtones vise ainsi à mesurer les programmes et politiques autochtones de YVR en fonction de valeurs durables et logiques, afin de démontrer que la réconciliation est autant à l'avantage des peuples autochtones que de l'organisation, par le biais d'initiatives de nature sociale, environnementale et économique.

Notre leadership en matière de relations avec les Autochtones dans ce domaine a contribué à stimuler le changement et la croissance inclusive dans la bande indienne de Musqueam et au-delà. Nos engagements ont entraîné des retombées économiques non seulement dans notre collectivité de Musqueam, mais aussi à l'échelle régionale et nationale grâce à des partenariats avec Indigenous Tourism BC et Indigenous Tourism Canada. Grâce à notre collaboration avec la bande indienne de Musqueam et nos partenaires, il y a eu une augmentation de l'embauche d'Autochtones et plus de partenariats économiques et coentreprises, sans compter la hausse de considérations relatives à l'approvisionnement auprès des Autochtones dans la chaîne d'approvisionnement de l'organisation. Ces initiatives répondent non seulement à l'appel à l'action n° 92 de la Commission de vérité et réconciliation, mais elles donnent également l'occasion à l'Administration de l'aéroport de collaborer à l'interne et à l'externe en ce qui concerne les pratiques d'excellence et les considérations liées à la réputation. Nous croyons que nous ouvrons la voie à d'autres en démontrant non seulement la valeur ajoutée de ces pratiques pour les entreprises et les membres des communautés autochtones, mais aussi en envisageant et en favorisant des relations durables à long terme.

Voici les faits saillants de 2023 en ce qui concerne l'*Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne de Musqueam* :

- 4 916 133 \$ de produits partagés en 2023 (2 459 540 \$ en 2022)
- Attribution de 11 bourses d'études (7 en 2022) (54 bourses attribuées à ce jour)
- Mise en œuvre du programme d'apprentissage en services d'entretien pour deux membres de la bande indienne de Musqueam (deux en 2022) et d'un programme de préapprentissage pour deux autres membres (deux en 2022)
- Huit étudiants Musqueam ont obtenu la double certification numérique par l'intermédiaire d'un programme de formation collaboratif entre la bande indienne de Musqueam et YVR
- Huit membres Musqueam (huit en 2022) travaillent à titre d'employés à l'Administration de l'aéroport
- 53 autres membres Musqueam (31 en 2022) travaillent collectivement chez nos partenaires
- Trois entreprises Musqueam enregistrées travaillant à titre contractuel à YVR Deux nouvelles entreprises Musqueam ont présenté leur candidature et sont en cours d'évaluation
- Soutien de grande envergure à la planification des projets de la part de la communauté Musqueam pour l'aérodrome sud et la piste nord, et pour le projet d'amélioration du système de digues de la SICA et les projets de locataires axés sur l'archéologie, l'augmentation de la capacité, la communication et la formation sur la sensibilisation à la culture
- Soutien continu de la bande indienne Musqueam pour aider YVR à intégrer la culture dans ses priorités opérationnelles par l'intermédiaire d'activités axées sur la langue, les protocoles, les arts, les programmes éducatifs et les cérémonies dans les aéroports
 - Inauguration de la Place de rassemblement Musqueam par la bande indienne Musqueam et YVR, un nouveau lieu dans l'aéroport qui met en avant l'histoire et la culture Musqueam tout en donnant de la visibilité au peuple Musqueam dans la zone de l'aéroport ouverte au public
 - Intégration du Native Education College par la communauté Musqueam et YVR en tant que nouveau partenaire de YVR lors de la signature d'un protocole d'entente spécial
 - Remise de prix à des artistes Musqueam pour leurs concepts, notamment le nouveau camion du service d'incendie de YVR, la couverture du *Rapport annuel 2023* et une fresque murale à l'extérieur de la nouvelle aire de dépôt des bagages du côté des départs intérieurs

Notre environnement

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES ET DE CARBONE

À YVR, nous mettons l'accent sur la réduction des émissions provenant de nos activités. Nous avons atteint la carboneutralité en 2020 et l'avons maintenue par la suite grâce à la réduction de nos émissions et à l'achat de crédits de carbone pour nos émissions directes et indirectes, et à la réduction des émissions de voyages d'affaires. Nous achetons des compensations carbone de haute qualité auprès du Great Bear Carbon Project, situé en Colombie-Britannique. Nous avons aussi obtenu une accréditation dans la catégorie Transition (4+) du [programme Airport Carbon Accreditation](#). Cette accréditation reconnaît que YVR ouvre non seulement la porte à sa propre réduction des émissions de carbone, mais travaille aussi activement avec des partenaires du secteur de l'aviation afin de réduire davantage les émissions.

En 2021, nous avons également annoncé notre [feuille de route pour atteindre zéro émission nette de carbone](#) qui, conjointement avec notre [Plan de gestion environnementale 2020-2024](#), décrit notre engagement à obtenir la carboneutralité en matière d'émissions directes pour les opérations aéroportuaires d'ici 2030. Nous visons à atteindre la décarbonisation en réduisant nos émissions de carbone et en accroissant notre efficacité énergétique. En 2023, nous avons poursuivi la modernisation de l'éclairage des aérogares, réduit les émissions des systèmes de chauffage, de ventilation et de refroidissement grâce à des mises à niveau de l'équipement, installé un volant moteur électrique pour l'éclairage de l'aérodrome afin de réduire la consommation de diesel des génératrices de réserve, fait l'essai de diesel entièrement renouvelable dans notre parc de véhicules et acheté du gaz naturel renouvelable pour le chauffage des aérogares. Nous avons également ajouté trois VE à batterie, deux véhicules à pile à combustible à hydrogène et un véhicule hybride à notre flotte de véhicules de faible charge en 2023. Nous gérons nos émissions et notre consommation d'énergie sur les activités et immeubles appartenant à l'Administration de l'aéroport, et produisons des rapports à ce sujet. Nous travaillons en étroite collaboration avec tous les partenaires de notre chaîne d'approvisionnement afin de réduire le carbone au sein de la communauté aéroportuaire. Les émissions du champ d'application 1 représentent les émissions directes, notamment celles du parc de véhicules, des dispositifs de chauffage et de refroidissement de l'espace, des génératrices d'alimentation de secours et des fluides frigorigènes. Les émissions du champ d'application 2 représentent les émissions indirectes de l'électricité achetée. Ces limites opérationnelles sont définies par le Protocole des GES élaboré par le World Business Council for Sustainable Development et le World Resources Institute.

ODD



Émissions directes et indirectes de GES (tonnes d'équivalent CO₂e) (GRI 305-1, 305-2)¹

	2023	2022	2021	2012 ²
Émissions directes du champ d'application 1 ³	8 071 A	10 164	9 593	7 949
Émissions directes du champ d'application 2 ⁴	1 202 A	1 161	872	3 880 ⁴
Total	9 273	11 325	10 465	11 829

Émissions biogéniques de CO₂ en 2023 : 450 tonnes d'équivalent CO₂

Notre empreinte carbone a diminué de 18 % en 2023 par rapport à 2022 et l'intensité de nos émissions s'est chiffrée à 0,390 tonne par 1 000 passagers (0,602 tonne/1 000 passagers en 2022; 1,49 tonne/1 000 passagers en 2021), les émissions des champs d'application 1 et 2 étant combinées (GRI 305-4). En 2023, nous avons consommé moins de diesel par rapport à 2022 en raison de l'absence de froid extrême ou tempêtes de neige en novembre et décembre 2023. En 2022, ces facteurs ont entraîné une augmentation de la consommation de carburant pour les équipements de déneigement et le diesel utilisé pour le chauffage des aéroports.

1 Nous calculons les émissions annuelles à l'aide d'une méthodologie conforme au cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2023 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, décembre 2023). Les valeurs du potentiel de réchauffement planétaire sont tirées du Sixième rapport annuel (RA6) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui a été publié en août 2021. Tous les gaz pertinents émis par nos activités sont inclus dans le calcul, notamment le CO₂, le CH₄ et le N₂O. La consolidation repose sur le contrôle opérationnel.

2 Nous utilisons 2012 comme année de référence pour la production de rapports, car c'était la première année où nous avons fait une évaluation de l'inventaire avec un expert externe.

3 Conformément à la méthodologie énoncée dans le cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2023 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, décembre 2023), les émissions de CO₂ du biocarburant doivent être déclarées séparément. À ce titre, les émissions de CO₂ provenant des biocarburants sont les suivantes : 450 tonnes en 2023; 112 tonnes en 2022; 76 tonnes en 2021.

4 En 2022, le gouvernement de la Colombie-Britannique a modifié la méthode de calcul du facteur des émissions d'électricité à compter de 2021. Ces changements comprennent le remplacement de la mesure des importations brutes par la mesure des importations nettes, et l'utilisation d'une moyenne mobile sur quatre ans au lieu de trois. Cette méthodologie a été maintenue pour l'année de déclaration 2023. Compte tenu de ces changements, le facteur d'émission de l'électricité était de 9,7 tonnes d'équivalent CO₂/GWh en 2021, de 11,5 tonnes d'équivalent CO₂/GWh en 2022 et de 11,3 tonnes d'équivalent CO₂/GWh en 2023, comparativement à 40,1 tonnes d'équivalent CO₂/GWh en 2012.

Consommation d'énergie au sein de l'organisation (GJ) (GRI 302-1)¹

Énergie non renouvelable totale		2023	2022	2021
Parc de véhicules	Essence pure	3 673	4 578	4 457
Parc de véhicules	Diesel pur	11 377	18 401	10 407
Génératrice d'alimentation de secours	Diesel pur	2 827	5 100	2 946
Énergie non renouvelable totale		17 877	28 078	17 810

1 Les facteurs de conversion sont mentionnés dans le cadre de déclaration des émissions du gouvernement de la Colombie-Britannique (2023 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, décembre 2023) et sont fournis par le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques.

Énergie renouvelable totale		2023	2022	2021
Parc de véhicules	Éthanol pur	270	337	326
Parc de véhicules	Biodiesel pur	527	892	509
Parc de véhicules	Diesel renouvelable	1 212	0	0
Chauffage	Gaz naturel renouvelable	6 141	0	0
Génératrice d'alimentation de secours	Biodiesel pur	131	238	139
Énergie éolienne		14	20	22
Énergie solaire thermique		298	110	8 605
Énergie solaire photovoltaïque		28	28	27
Géothermie		3 750	4 275	4 146
Énergie renouvelable totale		12 372	5 900	13 774

Consommation totale d'électricité, de chauffage et refroidissement ¹		2023	2022	2021
Achat d'électricité	Hydroélectricité	382 801	363 240	323 718
Chauffage et refroidissement	Gaz naturel	133 957	148 979	150 134
Chauffage et refroidissement	Diesel pur	249	3 419	3 084
Chauffage et refroidissement	Biodiesel pur	12	160	151
Total		517 019	515 797	477 086
Électricité, chauffage et refroidissement		517 019	515 797	477 086
Énergie non renouvelable		17 877	28 078	17 810
Énergie renouvelable		12 372	5 900	13 774
Total de la consommation globale d'énergie		547 268 A	549 775	508 670

Émissions du champ d'application 3

Nous reconnaissons que la majeure partie des émissions associées à l'exploitation de l'aéroport sont liées aux mouvements d'aéronefs et aux activités côté piste, au trafic passager et commercial sur l'île et aux bâtiments de l'Administration hors de l'aéroport. Ces émissions sont considérées comme des émissions du champ d'application 3 et, bien qu'elles dépassent la portée immédiate de notre engagement de carboneutralité et échappent à notre contrôle direct, nous travaillons fort avec nos partenaires pour réduire toutes les émissions. Ces émissions du champ d'application 3 devraient totaliser 294 167 tonnes d'équivalent CO₂ en 2023 (276 092 tonnes en 2022; 179 448 tonnes en 2021). Ces émissions ont augmenté au cours des trois dernières années, alors que le trafic aérien a augmenté à mesure que les restrictions de voyage liées à la COVID-19 ont été levées.

¹ La consommation de vapeur n'est pas applicable. Les ventes d'électricité, de chauffage, de refroidissement et de vapeur ne s'appliquent pas.

Qualité de l'air

L'Administration de l'aéroport s'est engagée à réduire la pollution atmosphérique et à évaluer la qualité de l'air grâce à un suivi continu de la qualité de l'air ambiant. En 2023, nous avons continué de participer volontairement au réseau Lower Fraser Valley Air Quality Monitoring Network. Dans le cadre de cette participation, le Metro Vancouver exploite une station de surveillance de la qualité de l'air située à YVR, près de la piste sud. Chaque année, Metro Vancouver analyse ces données pour établir les tendances et le rendement par rapport aux objectifs annuels, horaires et quotidiens (24 heures). Les données sont publiées en mai de chaque année et sont présentées dans le tableau suivant, comparativement aux objectifs actuels de Metro Vancouver en matière de qualité de l'air ambiant. Nous déclarons également les données à l'Inventaire national des rejets de polluants (« INRP ») chaque année.

Surveillance des polluants atmosphériques sur Sea Island, 2022¹ (GRI A05)

Moyennes annuelles	2022	2021	2020	Objectifs pour Metro Vancouver
Dioxyde d'azote (NO ₂) (ppm)	12,3	11	11	17 ²
Monoxyde de carbone (CO) (ppm)	207	197	210	Aucune moyenne annuelle
Dioxyde de soufre (SO ₂) (ppm)	0,3	0,2	0,2	5
Particules fines (PM _{2,5}) (µg/m ³)	5,5	4,6	6,1	8
Particules fines (PM ₁₀) (µg/m ³)	11,1	10,0	12,0	20
Ozone (O ₃) (ppm)	17,3	19,6	18	Aucune moyenne annuelle

1 Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : le présent rapport fournit les données de 2022, ce qui représente la période de déclaration la plus récente fournie par Metro Vancouver.

2 1 ppb = 0,001 partie par million. Les données sur la qualité de l'air sont conformes aux objectifs pertinents sur la qualité de l'air ambiant établis par Metro Vancouver. Il n'y a pas d'objectif relatif à la moyenne annuelle de monoxyde de carbone et d'ozone pour Metro Vancouver.

CONSUMMATION D'EAU

Nous travaillons en collaboration avec nos partenaires commerciaux, les compagnies aériennes et les communautés afin de réduire le plus possible la consommation d'eau potable dans les différents points où elle est utilisée par l'aéroport. Notre approche est décrite dans notre Plan de gestion environnementale 2020-2024, qui peut être téléchargé à partir de [cette page Web](#).



Cible du Plan de gestion environnementale 2020-2024	Résultats de 2023
Améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'eau potable à Sea Island de 50 % par rapport au niveau de référence de 2012 de 69 L/PAX d'ici 2024.	La consommation d'eau potable par passager s'est améliorée de 43 % par rapport aux niveaux de 2012 (39 L/PAX).

Nous assurons le suivi de toute l'eau consommée à Sea Island, notamment par nos partenaires commerciaux, et nous travaillons à réduire et à mesurer la consommation d'eau potable provenant de toutes les sources liées à l'aéroport. La majeure partie de l'eau consommée à l'aéroport est liée aux volumes de passagers (installations sanitaires et restaurateurs). En 2020 et en 2021, la consommation d'eau avait grandement diminué en raison du nombre moindre de passagers. Le volume total consommé en 2023 est plus près des niveaux d'avant la pandémie, soit 974 056 m³ (905 274 m³ en 2022; 689 803 m³ en 2021) (**GRI 303-3**). Nous mesurons aussi l'efficacité de l'eau consommée à partir des sources d'eau de Sea Island par rapport au nombre total de passagers. Bien que nous ayons consommé plus d'eau potable en 2023, l'augmentation importante des volumes de passagers a amélioré notre efficacité en matière d'eau à 39 l/passager (48 l/passager en 2022; 97 l/passager en 2021).

Prélèvement d'eau dans toutes les zones (mégalitres) (GRI 303-3)

Sources d'eau	2023	2022	2021
Eau de surface	0,620 ¹	0,620 ¹	0,620
Eaux souterraines	0	0	0
Eau de mer	0	0	0
Eau extraite	0	0	0
Eau utilisée par des tiers	974,056	905,274 ²	689,803
Total	974,676 A	905,894	690,423

Consommation d'eau potable par l'Administration de l'aéroport

L'Administration de l'aéroport suit 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 côté piste et complexe sur Aylmer Road qu'elle occupe. La consommation dans l'ensemble de ces bâtiments a été de 203 730 m³ (201 038 m³ en 2022; 151 521 m³ en 2021) provenant de sources municipales et de 620 m³ d'eau de pluie (**GRI 303-3**), ce qui représente 21 % de la consommation d'eau totale sur Sea Island.

¹ Le volume total d'eau de surface est une estimation de l'eau de pluie récoltée dans le bâtiment des activités des pistes.

² Le prélèvement total d'eau provient de la ville de Richmond, soit de trois bassins versants du district régional de Metro Vancouver : les bassins versants de Capilano, Seymour et Coquitlam. Selon l'outil Aqueduct Water Risk Atlas, ces bassins versants ne sont pas des zones soumises au stress hydrique (le risque hydrique est considéré comme faible) et utilisent donc 0 mégalitre d'eau dans les zones de stress hydrique. Toute l'eau prélevée est classée comme eau douce.

SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES

Pour atténuer l'incidence de nos activités sur Sea Island et au-delà, nous prenons des mesures dans le cadre du *Plan de gestion environnementale de YVR 2020–2024* qui peut être téléchargé à partir de [cette page Web](#), et qui établit une priorité stratégique claire : améliorer la santé des écosystèmes, avec des cibles et objectifs précis.



Cible du <i>Plan de gestion environnementale 2020–2024</i>	Résultats de 2023
Maintien de la certification Salmon-Safe	Certification Salmon-Safe

Comme nous louons 13,4 km² de terres sur Sea Island auprès de Transports Canada, 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. L'estuaire du fleuve Fraser qui entoure Sea Island est l'une des plus importantes voies de migration pour les saumons de la côte Ouest et un refuge important pour les oiseaux migrateurs. Nos activités se déroulent dans une zone écologiquement riche et sont entourées de plusieurs zones protégées, notamment Sturgeon Bank, l'aire de conservation de Sea Island, l'île Swishwash, le parc régional de la plage d'Iona et le parc de la plage McDonald (GRI 304-1).

Nous effectuons des examens environnementaux axés sur la surveillance réglementaire et la santé des écosystèmes pour tous les projets de construction et d'aménagement proposés à YVR afin de déterminer les répercussions possibles, comme la perte d'habitats sensibles.

En 2023, nous avons effectué des examens environnementaux pour 182 propositions de projets (159 en 2022 ; 90 en 2021), comme l'exige l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (« LEI »). Nous avons constaté qu'aucun des projets ne devrait entraîner de graves effets environnementaux négatifs. Tous les projets à l'exception de six répondaient aux critères d'exclusion de l'arrêt ministériel émis en vertu de l'article 88 et n'ont donc pas été publiés dans le Registre canadien d'évaluation d'impact. Les projets suivants ont été publiés dans le registre pour permettre au public de formuler des commentaires :

- Amélioration de l'aérodrome sud de YVR
- Agrandissement du Centre de traitement de Postes Canada
- Usine de béton préfabriqué – Jacob Bros
- Prolongement de la voie de circulation A à YVR
- Remplacement du bâtiment de simulateur d'Air Canada à YVR
- Projet de stockage de carburant pour les opérations hivernales de YVR

Nous surveillons régulièrement les projets de construction afin de nous assurer que les mesures d'atténuation sont mises en œuvre et qu'elles continuent d'être efficaces. En 2023, nous avons effectué plus de 117 (plus de 80 en 2022 ; plus de 80 en 2021) visites de chantier dans le cadre de grands projets de construction. Tous les problèmes environnementaux ont été résolus rapidement et il a été conclu qu'aucun des projets n'avait causé de graves effets environnementaux ou sociaux négatifs.

EFFLUENTS ET DÉCHETS

La gestion des déchets est un élément clé du *Plan de gestion environnementale 2020-2024* de YVR, qui peut être téléchargé à partir de [cette page Web](#), qui comprend des plans et programmes axés sur le traitement de différents types de déchets comme les déchets dangereux, les déchets non dangereux et l'eau évacuée. Vers la fin de l'année 2023, nous avons recommencé à utiliser nos stations centrales de tri des déchets dans les aires de restauration de YVR, qui avaient été mises hors service en raison de la pandémie de COVID-19. Des améliorations ont été apportées à l'affichage, à la formation et à l'éducation.



Cible du <i>Plan de gestion environnementale 2020-2024</i> ¹	Résultats de 2023
60 % de déchets non destinés à la décharge d'ici 2024	48 % de déchets non destinés à la décharge A

1 Assurance fournie par rapport aux critères établis à l'interne dans le *Plan de gestion environnementale 2020-2024*. Les indicateurs comprennent les déchets de nos aéroports, comme les contenants, le papier, le compost et d'autres déchets, les liquides non destinés à l'élimination, les gants, les baguettes, les manches à balai, la graisse de cuisine et les palettes.

Réacheminement total des déchets d'aérogare¹

	2023 A	2022	2021
Déchets totaux (kg)	4 267 390	3 326 719	1 494 178
Taux de réacheminement	48 %	50 %	48 %

Les déchets générés en 2023 ont augmenté en raison de l'augmentation des volumes de passagers. Les déchets générés par passager sont demeurés inchangés entre 2022 et 2023. La quantité totale de déchets générés a augmenté de 28 % par rapport à 2022 et notre taux de détournement a connu une baisse de 2 % par rapport aux niveaux de 2022.

Liquides de dégivrage et d'antigivrage pour les aéronefs et les chaussées utilisés et traités, en volume (GRI A06)

	2023	2022	2021
Type I	1 212 m ³	2 445 m ³	1 085 m ³
Type IV	178 m ³	294 m ³	149 m ³
Dégivrage de la chaussée	236 tonnes	559 tonnes	496 tonnes
Rejet et captage aux fins de traitement ²	7 085 m ³	4 987 m ³	1 120 m ³

¹ Assurance fournie par rapport aux critères établis à l'interne dans le *Plan de gestion environnementale 2020-2024*. Les indicateurs comprennent les déchets de nos aéroports, comme les contenants, le papier, le compost et d'autres déchets, les liquides non destinés à l'élimination, les gants, les baguettes, les manches à balai, la graisse de cuisine et les palettes.

² Les volumes captés comprennent à la fois le liquide de dégivrage et les précipitations.

Déchets générés (GRI 306-3) :

Total des déchets dangereux et non dangereux (tonnes métriques (t))

	2023	2022	2021
Déchets générés	71 963	14 213	12 694
Déchets non destinés à l'élimination	69 091	12 012	11 735
Déchets destinés à l'élimination	2 872	2 201	959

Poids total des déchets dangereux et non dangereux (tonnes métriques (t))

Déchets dangereux	Déchets générés	Déchets non destinés à l'élimination	Déchets destinés à l'élimination
Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	31	31	0
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	43	0	43
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	5	4	1,3
Matériaux contenant des fibres d'amiante	17	0	17
Total des déchets dangereux	96	35	61

Déchets non dangereux	Déchets générés	Déchets non destinés à l'élimination	Déchets destinés à l'élimination
Contenants, papier, liquides non destinés à l'élimination, gants	1 633	1 633	0
Baguettes, manches à balai	0,2	0,2	0
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur ¹	421	421	0
Autres déchets ¹	2 213	0	2 213
Déchets de construction	67 599	67 001	598
Total des déchets non dangereux	71 867	69 056	2 810

Déchets non destinés à l'élimination (GRI 306-4):

Total des déchets dangereux et non dangereux non destinés à l'élimination (tonnes métriques (t))

	2023	2022	2021
Préparation à la réutilisation	6	8	3
Recyclage	69 008	11 988	11 732
Autres options de récupération	77	17	0

Aucun déchet réacheminé sur le site

¹ Le composteur sur place n'a pas été utilisé en 2023 en raison de contraintes opérationnelles.

Poids total des déchets dangereux et non dangereux (tonnes métriques (t))

Déchets dangereux	Hors site		
	Préparation à la réutilisation	Recyclage	Autres options de récupération
Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	3	28	0
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	3	1	0
Total des déchets dangereux non destinés à l'élimination	6	29	0

Déchets non dangereux	Hors site		
	Préparation à la réutilisation	Recyclage	Autres options de récupération
Contenants, papier, liquides non destinés à l'élimination, gants	0	1 556	77
Baguettes, manches à balai	0	0,2	0
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	0	421	0
Déchets de construction	0	67 001	0
Total des déchets non dangereux non destinés à l'élimination	0	68 979	77

Aucun déchet réacheminé pour les déchets biomédicaux de la zone sous douane internationale, les matériaux contenant des fibres d'amiante et les autres déchets non dangereux; tous les totaux indiquent zéro. Aucun déchet réacheminé sur le site. Le composteur sur place n'a pas été utilisé en 2023 en raison d'enjeux liés à la reprise après la COVID-19.

Déchets destinés à l'élimination (GRI 306-5):**Total des déchets dangereux et non dangereux destinés à l'élimination (tonnes métriques (t))**

Hors site	2023	2022	2021
Incinération ¹	43	33	12
Enfouissement	2 828	2 167	946
Autre	0	0	0

Aucun déchet sur le site faisant l'objet d'une opération d'élimination.

Poids total des déchets dangereux et non dangereux (tonnes métriques (t))

Hors site			
Déchets dangereux	Incinération ¹	Enfouissement	Autre
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	43	0,1	0
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	0,2	1	0
Matériaux contenant des fibres d'amiante	0	17	0
Total des déchets dangereux destinés à l'élimination	43	18	0

¹ Les données sur l'incinération sont comprises dans la récupération d'énergie; il n'y a pas d'incinération sans récupération d'énergie.

Déchets non dangereux	Hors site		
	Incinération ¹	Enfouissement	Autre
Autres déchets	0	2 213	0
Déchets de construction	0	598	0
Total des déchets non dangereux destinés à l'élimination	0	2 810	0

Aucune pile ni batterie, pièce d'auto, déchet électronique, ampoule, huile usagée, matière compostable et humide réacheminée vers le composteur ni aucun contenant, papier, liquide réacheminé, gant, baguette, manche à balai faisant l'objet d'une opération d'élimination. Aucun déchet sur le site faisant l'objet d'une opération d'élimination.

BRUIT AÉRONAUTIQUE

L'Administration de l'aéroport gère le bruit des aéronefs afin de trouver un équilibre entre la nécessité d'un transport sécuritaire et pratique en tout temps et une vie urbaine agréable. Des informations sur notre approche sont mises de l'avant sur notre [site Web](#) ainsi que dans notre *Plan de gestion du bruit 2019-2023* (téléchargeable à partir de [cette page Web](#)) et notre *Rapport annuel sur le bruit* (téléchargeable à partir de [cette page Web](#)).

ODD



Questionnaire du sondage communautaire

En 2023, les répondants ont déclaré dans une proportion de 85 % (86 % en 2022; 92 % en 2021) ne pas être dérangés par le bruit des aéronefs.

Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs²

	2023 ^A	2022	2021
Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	76	95	144

¹ Les données sur l'incinération sont comprises dans la récupération d'énergie; il n'y a pas d'incinération sans récupération d'énergie.

² Les données sur les mouvements des aéronefs sont recueillies à partir des registres de la tour de contrôle fournis par NAV CANADA. Ces dossiers contiennent des renseignements sur les mouvements sur piste et hors piste (y compris ceux des hydravions et des hélicoptères) à l'aéroport. Les préoccupations relatives au bruit sont recueillies et suivies dans une base de données reliée à notre système de surveillance des opérations.

Index du contenu de la Global Reporting Initiative

L'index suivant présente des renseignements détaillés sur l'Administration de l'aéroport pour la période de déclaration allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023. Seules nos données sur la qualité de l'air ambiant (GRI A05) et l'équité en matière d'emploi (GRI 405-1) ne figurent pas dans cet index.

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
DIVULGATION GÉNÉRALE ET GOUVERNANCE (NOTRE LEADERSHIP)		
L'ORGANISATION ET SES PRATIQUES DE PRODUCTION DE RAPPORT		
2-1	Détails organisationnels	a. Nom de l'organisation : Administration de l'aéroport de Vancouver b. Droit de propriété et forme juridique : Notre leadership, p. 17 c. Lieu géographique du siège social : Sea Island, Richmond (Colombie-Britannique), Canada d. Pays d'exploitation : L'Administration de l'aéroport de Vancouver exerce ses activités à Richmond, en Colombie-Britannique, au Canada
2-2	Entités incluses dans les rapports sur la durabilité de l'organisation	a. Entités énumérées dans ses rapports sur la durabilité : Administration de l'aéroport de Vancouver ; à l'exception des états financiers consolidés (qui peuvent être téléchargés à partir de cette page Web), nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans le présent rapport b. États financiers consolidés audités : les états financiers consolidés peuvent être téléchargés à partir de cette page Web c. À l'exception des états financiers consolidés (qui peuvent être téléchargés à partir de cette page Web), nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans le présent rapport
2-3	Période de déclaration, fréquence et personne-ressource	a. Période de déclaration et fréquence du <i>Rapport annuel et rapport sur la durabilité</i> : Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023 ; rapport annuel b. Période de déclaration des états financiers consolidés : Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023 c. Date de publication du <i>Rapport annuel et rapport sur la durabilité</i> : 30 avril 2024 d. Personne-ressource : Les questions peuvent être transmises à sustainability@yvr.ca.
2-4	Retraitement des informations	Aucun retraitement des informations en 2023
2-5	Assurance externe	a. Veuillez consulter le mandat du comité des finances et de la vérification b. Pour la période de présentation de l'information financière 2023, nous avons reçu une assurance externe à l'égard de certains indicateurs ESG. Un lien vers le rapport d'assurances du professionnel en exercice indépendant se trouve dans le présent rapport, p. 77. Nos états financiers consolidés peuvent être téléchargés sur cette page Web.

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
ACTIVITÉS ET TRAVAILLEURS		
2-6	Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	a. Qui nous sommes : Notre leadership, p. 17 b. i. Activités, produits, services et marchés desservis : Nos activités, p. 4 ii. Chaîne d'approvisionnement : Impact économique direct, p. 26 iii. Nos parties prenantes : Nos parties prenantes, p. 45 c. Partenaires commerciaux : <i>Rapport annuel 2023</i> , qui peut être téléchargé à partir de cette page Web Modifications importantes : Impact économique direct, p. 24
2-7	Employés	Nombre total d'employés : Nos employés et notre communauté, p. 31
2-8	Travailleurs qui ne sont pas des employés	Au 31 décembre 2023, 325 bénévoles participaient à notre programme de bénévoles en veste verte.
GOUVERNANCE		
2-9	Structure et composition de l'organe de gouvernance	Pour obtenir plus d'information sur la structure et la composition du conseil d'administration, ainsi que sur les informations à fournir connexes, veuillez consulter la page À propos du conseil d'administration . Pour de plus amples renseignements sur la composition et la diversité du conseil d'administration, veuillez consulter la section Notre leadership à la page 19 du présent rapport.
2-10 	Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	Pour de plus amples renseignements sur le processus de nomination et de sélection des membres du conseil, veuillez consulter la section Notre leadership à la page 20 du présent rapport.
2-11	Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	Annalisa King est présidente du conseil d'administration .
2-12	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	Le document <i>Administrateurs – Mandat</i> (janvier 2023, V2) peut être téléchargé à partir de cette page Web et décrit en détail les responsabilités du conseil à l'égard de l'orientation stratégique de l'Administration de l'aéroport et de son harmonisation avec ses valeurs. La surveillance des répercussions économiques, environnementales et sociales de nos activités se fait dans le cadre de notre système de gestion du risque d'entreprise; ces répercussions sont gérées par les responsables du risque et divulguées dans le présent rapport. Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller le système de gestion du risque d'entreprise (« GRE ») de l'Administration de l'aéroport et de veiller à ce que le rendement de cette dernière en matière de durabilité soit communiqué à la population de manière adéquate et juste.

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
2-13	Délégation de la responsabilité de la gestion des répercussions	La surveillance des répercussions économiques, environnementales et sociales de nos activités se fait dans le cadre de notre système de gestion du risque d'entreprise; ces répercussions sont gérées par les responsables du risque et divulguées dans le présent rapport. Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller le système de gestion du risque d'entreprise (« GRE ») de l'Administration de l'aéroport et de veiller à ce que le rendement de cette dernière en matière de durabilité soit communiqué à la population de manière adéquate et juste. Le document <i>Administrateurs – Mandat</i> (janvier 2023, V2) peut être téléchargé à partir de cette page Web .
2-14	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le rapport sur la durabilité	Le conseil d'administration veille à ce que le rendement en matière de durabilité de l'Administration de l'aéroport soit communiqué à la population de manière adéquate et juste. Le document <i>Administrateurs – Mandat</i> (janvier 2023, V2) peut être téléchargé à partir de cette page Web .
2-15 	Conflits d'intérêts	La <i>Politique et protocole sur les conflits d'intérêts des administrateurs</i> (janvier 2023, V2) peut être téléchargée à partir de cette page Web . Le nombre total de conflits d'intérêts est indiqué dans la section Notre leadership à la page 17 du présent rapport.
2-16	Communication des préoccupations majeures	L'Administration de l'aéroport a adopté une politique officielle en matière de dénonciation. En plus des moyens internes de signalement, la politique de dénonciation permet de faire une dénonciation par l'entremise d'une ligne téléphonique confidentielle ou du site Web gérés par un tiers. Le nombre total de préoccupations majeures figure dans la section Notre leadership à la page 17 du présent rapport.
2-17	Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	Les mesures prises pour favoriser le partage des connaissances, des compétences et de l'expérience du conseil d'administration se trouvent dans le Manuel des règles et pratiques de gouvernance du conseil d'administration. Lignes directrices sur la gouvernance d'entreprise .
2-18	Évaluation du rendement de l'organe de gouvernance le plus élevé	Le conseil d'administration suit un processus annuel d'examen de son efficacité et de celle des comités et de chacun des administrateurs. Le comité de gouvernance au sein du conseil d'administration est responsable de superviser ce processus. Le <i>Mandat du comité de gouvernance</i> (février 2021, v2) peut être téléchargé à partir de cette page Web .
2-19 	Politiques de rémunération	Veuillez consulter les sections Rémunération des dirigeants et Rémunération des membres du conseil d'administration, pp. 21–23. La <i>Politique sur la rémunération des administrateurs</i> (janvier 2023, V2) peut être téléchargée à partir de cette page Web . La <i>Divulgence de la rémunération des dirigeants</i> (soumise le 21 février 2024) peut être téléchargée à partir de cette page Web .
2-20	Procédure de détermination de la rémunération	Veuillez consulter les sections Rémunération des dirigeants et Rémunération des membres du conseil d'administration, pp. 21–23.
2-21	Indice de rémunération totale annuelle	Veuillez consulter les sections Rémunération des dirigeants et Rémunération des membres du conseil d'administration, pp. 21–23.
STRATÉGIE, POLITIQUES ET PRATIQUES		
2-22	Déclaration sur la stratégie de développement durable	Rapport annuel 2023
2-23	Engagements de principe	Veuillez consulter la section Éthique des affaires, p. 17
2-24	Intégration des engagements de principe	Veuillez consulter la section Éthique des affaires, p. 17

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
2-25	Processus pour remédier aux répercussions négatives	Veuillez consulter la section Éthique des affaires, p. 17
2-26	Mécanismes pour obtenir des conseils et soulever des préoccupations	Veuillez consulter la section Éthique des affaires, p. 17
2-27	Respect des lois et des règlements	Il n'y a eu aucun cas significatif connu de non-conformité aux lois et aux règlements au cours de la période de présentation de l'information financière de 2023.
2-28	Adhésion à des associations	<i>Adhésion à des associations</i> : Conseil international des aéroports, Conseil des aéroports du Canada, Greater Vancouver Board of Trade, Business Council of BC, BC India Business Network, Chambre de commerce du Canada, Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, Greater Vancouver Gateway Council, Pacific Rim Cruise Association, BC Tech Association, Association de l'industrie touristique du Canada, Destination Vancouver, Chambre de commerce de Richmond, Chambre de commerce de Surrey et Tourism Industry Association of BC. <i>Partenariats</i> : L'Administration de l'aéroport a établi des partenariats avec le Greater Vancouver Board of Trade, la Chambre de commerce de Richmond, la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, le Greater Vancouver Gateway Council, l'Association de l'industrie touristique du Canada, le Temple de la renommée de l'aviation canadienne, la BC Women's Hospital Foundation, le BC Aviation Council, Destination Canada, Destination British Columbia, Destination Vancouver, la Vancouver Hotel Destination Association, Rocky Mountaineer, Tourism Whistler et Tourism Richmond.
2-29	Approche relative à la participation des parties prenantes	Nos parties prenantes, p. 45
2-30	Conventions collectives	Au 31 décembre 2023, 78,3 % des employés étaient inclus dans notre convention collective. À YVR, nous avons pour philosophie d'offrir à nos employés syndiqués les mêmes conditions de travail et d'emploi qu'à nos employés non syndiqués. Nous avons appliqué ce principe dans notre processus de négociation de la convention collective et dans les résultats des négociations.
ÉTHIQUE DES AFFAIRES (sujet important)		
414-1	Nouveaux fournisseurs sélectionnés en fonction de critères sociaux	Impact économique direct, p. 26
205-2 	Communication et formation sur les politiques et les procédures de lutte contre la corruption	Éthique des affaires, p. 17
ASPECT ÉCONOMIQUE (NOS ACTIVITÉS)		
IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT (sujet important)		
201-1	Valeur économique directe générée et distribuée	Impact économique direct, p. 24
201-2	Implications financières et autres risques et occasions dus au changement climatique	Résilience aux changements climatiques, p. 28 Le rapport du groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques peut être téléchargé à partir de cette page Web.

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
SERVICES AÉRIENS ET CORRESPONDANCES (sujet important)		
A01	Nombre total de passagers par année répartis par vols internationaux et intérieurs, puis selon la provenance, la destination et la correspondance, comprenant les passagers en transit	Services aériens, passagers et fret, p. 8
SERVICE À LA CLIENTÈLE (sujet important)		
418-1	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la protection des renseignements personnels des clients et à la perte de leurs données	Sécurité et sûreté, p. 12
Critères établis en interne A	Qualité du service à la clientèle	Expérience client, p. 11
ENVIRONNEMENT (NOTRE ENVIRONNEMENT)		
ÉNERGIE (sujet important)		
302-1 A	Consommation d'énergie au sein de l'organisation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 54
CONSOMMATION D'EAU (sujet important)		
303-3 A	Prélèvement d'eau	Consommation d'eau, p. 58
SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES (sujet important)		
304-1	Lieux opérationnels détenus, loués ou gérés par YVR, situés dans ou à proximité des aires protégées et des zones riches en biodiversité à l'extérieur des aires protégées	Santé des écosystèmes, p. 60
ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES (sujet important)		
305-1 A	Émissions directes du champ d'application 1 de GES (en tonnes d'éq. CO ₂)	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 53
305-2 A	Émissions directes du champ d'application 2 de GES (en tonnes d'éq. CO ₂)	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 53
305-4	Intensité des émissions de GES	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 53
A05	Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (µg/m ³) ou en parties par million (ppm) selon le régime de réglementation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 57

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
EFFLUENTS ET DÉCHETS (sujet important)		
Critères établis en interne 	Déchets générés et non destinés à l'élimination (déchets provenant des aéroports seulement; tel que mesuré dans le <i>Plan de gestion environnementale 2020-2024</i>)	Effluents et déchets, p. 62
A06	Liquides de dégivrage et d'antigivrage pour les aéronefs et les chaussées utilisés et traités, en m ³ et/ou en tonnes métriques	Effluents et déchets, p. 62
306-3	Déchets générés	Effluents et déchets, p. 63
306-4	Déchets non destinés à l'élimination	Effluents et déchets, p. 64
306-5	Déchets destinés à l'élimination	Effluents et déchets, p. 66
TRANSPORT TERRESTRE (sujet important)		
Critères établis en interne	Proportion de passagers aériens sondés qui utilisent le transport en commun	Stationnement et transport terrestre, p. 15
BRUIT AÉRONAUTIQUE (sujet important)		
Critères établis en interne	Questionnaire du sondage communautaire	Bruit aéronautique, p. 67
Critères établis en interne 	Nombre total de préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	Bruit aéronautique, p. 67
ASPECT SOCIAL (NOTRE COMMUNAUTÉ)		
IMPACTS ÉCONOMIQUES INDIRECTS (sujet important)		
203-1	Investissements dans l'infrastructure et les services soutenus	Communautés locales, p. 49
PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI (sujet important)		
401-1 	Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel	Employés, p. 34
404-2	Programmes d'amélioration des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	Employés, p. 37
SANTÉ ET SÉCURITÉ DES EMPLOYÉS (sujet important)		
403-9	Accidents de travail	Santé et sécurité des employés, p. 39

DOC. GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES (sujet important)		
405-1 A	Diversité des organes de gouvernance et des employés	Diversité du conseil d'administration, p. 19 – Diversité et égalité des chances, p. 41
406-1	Incidents de discrimination et mesures correctives prises	Diversité et égalité des chances, p. 41
COMMUNAUTÉS LOCALES (sujet important)		
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 %. Communautés locales, p. 49
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (sujet important)		
A09	Nombre total d'impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	Sécurité et sûreté, p. 14

Définitions des indicateurs clés de rendement

* Certains ICP marqués d'un **A** ont obtenu une assurance par rapport aux critères établis en interne décrits ci-dessous. Une description détaillée des résultats de la mission de certification relative aux indicateurs ESG 2023 figure dans le [rapport de certification du professionnel en exercice indépendant](#).

RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS AXÉES SUR LA CLIENTÈLE

Satisfaction des clients/passagers **A**

Le sondage sur la satisfaction de la clientèle (le « **CSAT** ») mesure la satisfaction globale de nos passagers à l'égard des services et des installations de l'aéroport. Le sondage est mené par le biais d'interceptions de passagers parlant diverses langues et comprend une échelle à cinq niveaux allant de très insatisfait à très satisfait. Le sondage sur la satisfaction de la clientèle permet de recueillir des données auprès de passagers en partance, à l'arrivée et en transit, et porte sur un large éventail de sujets, notamment la disponibilité et la qualité du réseau Wi-Fi, les choix de nourriture et de boissons, la rapidité de l'enregistrement, la propreté et la convivialité générale du personnel. L'indicateur est mesuré par la note moyenne des taux de réponse « Satisfait » et « Très satisfait » du sondage.

Satisfaction des compagnies aériennes **A**

Cet indicateur mesure notre rendement du point de vue des transporteurs aériens avec qui nous faisons affaire. Il évalue notre réactivité, l'harmonisation avec les activités des compagnies aériennes, la qualité et la disponibilité des installations aéroportuaires, tant à l'aéroport que du côté piste.

Satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi **A**

Cet indicateur mesure la satisfaction des passagers relative au réseau Wi-Fi et à la numérisation. Notre cote de satisfaction Wi-Fi est fondée sur les mêmes sondages de satisfaction de la clientèle des aéroports que notre cote de satisfaction de la clientèle décrite ci-dessus.

RENDEMENT ET EFFICACITÉ OPÉRATIONNELS

Passagers **A**

Cet indicateur indique le nombre total de passagers en partance et à l'arrivée dans tous les secteurs.

Fret

Cet indicateur mesure les volumes de fret en tonnes expédiées et témoigne ainsi du service que nous offrons afin de faciliter le mouvement des marchandises pour les entreprises et l'ensemble de la collectivité.

Ponctualité des départs **A**

La proportion de vols qui partent de leur aire de stationnement dans les 15 minutes suivant l'heure de départ prévue à l'origine.

Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité **A**

Cet indicateur représente le pourcentage de passagers qui ont attendu 15 minutes ou moins au contrôle de sécurité à partir du moment où ils se joignent à la file d'attente pour le premier contrôle de la carte d'embarquement jusqu'au deuxième contrôle de la carte d'embarquement à la voie de contrôle.

Acheminement des bagages **A**

Cet indicateur représente la proportion de bagages qui ont été livrés avec succès à nos partenaires aériens à YVR et sert à mesurer l'efficacité de notre infrastructure et de nos processus pour soutenir les transits par YVR.

RENDEMENT FINANCIER ET VIABILITÉ FINANCIÈRE

Produits	Un indicateur de la croissance de notre chiffre d'affaires qui porte sur les sources aéronautiques et non aéronautiques et les frais d'amélioration aéroportuaires (« les FAA »).
Bénéfice avant intérêts, dépréciation et amortissement	Cette mesure sert à évaluer notre rendement opérationnel et peut être considérée comme un indicateur des flux de trésorerie de nos activités.
Excédent des produits sur les charges	Cette mesure établit le rendement net obtenu, à savoir l'équivalent du revenu net des entreprises conventionnelles. Elle donne une vue d'ensemble de notre rendement financier annuel, y compris l'incidence des intérêts, de la dépréciation et de l'amortissement.
Rendement du capital investi (RCI)	Cette mesure décrit dans quelle mesure nous affectons notre capital financier à des projets ou à des investissements afin de générer un rendement.

EMPLOYÉS, DIVERSITÉ ET BIEN-ÊTRE

Mobilisation et bien-être des employés A	Cet indicateur mesure les éléments de la mobilisation et du bien-être des employés, ainsi que la capacité d'optimiser le rendement organisationnel. Notre indice de santé organisationnelle (« ISO ») est établi par l'intermédiaire d'un sondage exhaustif qui comprend une centaine de questions propres à YVR regroupées en neuf catégories : l'orientation, la responsabilisation, la coordination et le contrôle, le leadership, l'orientation externe, l'innovation et l'apprentissage, les capacités, la motivation et le milieu de travail. Les résultats du sondage sont évalués en fonction des cotes et les quartiles sont déterminés par rapport à d'autres organisations dans la base de données mondiale de McKinsey & Company.
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps A	Cet indicateur mesure le nombre total d'accidents avec arrêt de travail par 200 000 heures travaillées au cours de l'année civile. Une blessure entraînant une perte de temps est définie comme un accident de travail qui entraîne une absence en jours de travail après la date de la blessure.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Émissions de gaz à effet de serre (GES) des champs d'application 1 et 2 A	Cet indicateur mesure les émissions de GES de niveaux 1 et 2 produites par nos activités directes. Au début de 2021, nous avons annoncé notre objectif de devenir carboneutre d'ici 2030. La mise en œuvre de notre feuille de route au cours des neuf prochaines années entraînera la réduction graduelle de nos émissions de GES de niveaux 1 et 2 produites par nos activités directes. En 2030, toutes les émissions résiduelles seront directement compensées (par rapport à des crédits compensatoires).
--	--

Rapport de certification du professionnel en exercice indépendant

À l'intention de la direction de l'Administration de l'aéroport de Vancouver

Étendue

Nos services ont été retenus par l'Administration de l'aéroport de Vancouver pour réaliser une « mission d'assurance raisonnable » et une « mission d'assurance limitée » au sens des Normes canadiennes de missions de certification (ci-après, la « mission »), afin de faire rapport sur certains indicateurs clés de performance de l'Administration de l'aéroport de Vancouver (ci après, l'« objet considéré ») présentés à l'annexe ci-jointe et figurant dans le Rapport sur la durabilité de l'Administration de l'aéroport de Vancouver (le « rapport »). Les indicateurs clés de performance entrant dans l'étendue de la mission d'assurance raisonnable sont désignés aux présentes l'« objet considéré 1 », et ceux entrant dans l'étendue de la mission d'assurance limitée, l'« objet considéré 2 ».

Outre les éléments figurant au paragraphe précédent, qui précise l'étendue de notre mission, aucune procédure de certification n'a été mise en œuvre à l'égard des autres informations contenues dans le rapport, et, par conséquent, nous n'exprimons aucune opinion ni conclusion sur celles-ci.

Critères appliqués par l'Administration de l'aéroport de Vancouver

Dans le cadre de la préparation de l'objet considéré, l'Administration de l'aéroport de Vancouver a appliqué les lignes directrices pertinentes contenues dans les Normes canadiennes d'information sur la durabilité de la Global Reporting Initiative (« GRI ») ainsi que des critères élaborés en interne (collectivement, les « critères »), lesquels sont décrits dans l'annexe ci-jointe et le rapport. Les critères élaborés en interne étaient spécialement conçus pour la préparation du rapport. Par conséquent, les indicateurs clés de performance applicables pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

Responsabilités de l'Administration de l'aéroport de Vancouver

Il incombe à la direction de l'Administration de l'aéroport de Vancouver de sélectionner les critères et de présenter l'objet considéré conformément à ceux-ci, dans tous ses aspects significatifs. Cela inclut l'établissement et le maintien des contrôles internes, la tenue de documents adéquats et l'établissement d'estimations qui sont utiles à la préparation de l'objet considéré, de sorte qu'il soit exempt d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilités d'EY

En ce qui concerne l'objet considéré 1 et l'objet considéré 2, notre responsabilité consiste à exprimer une opinion ou une conclusion, respectivement, à l'égard de la présentation de l'objet considéré en nous fondant sur les éléments probants que nous avons obtenus.

Nous avons réalisé notre mission conformément à la Norme canadienne de missions de certification (« NCMC ») 3000, *Missions d'attestation autres que les audits ou examens d'informations financières historiques* (NCMC 3000), et à la NCMC 3410, *Missions de certification des bilans des gaz à effet de serre* (« NCMC 3410 »). Selon ces normes, nous devons planifier et réaliser notre mission de façon à obtenir l'assurance raisonnable ou limitée, le cas échéant, que l'objet considéré, dans tous ses aspects significatifs, est présenté conformément aux critères, en plus de délivrer un rapport. La nature, le calendrier et l'étendue des procédures choisies relèvent de notre jugement, notamment de l'évaluation des risques d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour constituer un fondement raisonnable à notre opinion, en ce qui concerne l'objet considéré 1.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre conclusion sous forme d'assurance limitée, en ce qui concerne l'objet considéré 2.

Notre indépendance et notre gestion de la qualité

Nous nous sommes conformés aux règles ou au code de déontologie pertinents applicables à l'exercice de l'expertise comptable et se rapportant aux missions de certification, qui sont publiés par les différents organismes professionnels comptables, lesquels reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Notre cabinet applique la Norme canadienne de gestion de la qualité 1, *Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes*. Cette norme exige que nous concevions, mettions en place et fassions fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques et des procédures en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Description des procédures mises en œuvre

Objet considéré 1

Nous avons mis en œuvre les procédures suivantes :

- des entretiens auprès des membres du personnel pertinents pour acquérir une compréhension de l'entreprise, des processus d'information et des contrôles internes, y compris le processus de collecte, d'agrégation et de présentation de l'information sur l'objet considéré 1;
- des procédures d'examen analytique à l'appui du caractère raisonnable des données;
- des tests pour vérifier l'exactitude des calculs effectués, sur la base d'échantillons, et l'établissement de la concordance avec les documents sources, le cas échéant;
- l'examen de la présentation de l'objet considéré 1 et de l'information fournie sur celui-ci dans le rapport.

Nous avons également mis en œuvre d'autres procédures que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Objet considéré 2

Les procédures mises en œuvre dans une mission d'assurance limitée sont de nature différente et d'étendue moindre que celles mises en œuvre dans une mission d'assurance raisonnable, et elles suivent un calendrier différent. En conséquence, le niveau d'assurance obtenu dans une mission d'assurance limitée est beaucoup moins élevé que celui qui aurait été obtenu dans une mission d'assurance raisonnable. Nos procédures ont été conçues dans le but d'obtenir un niveau d'assurance limitée sur lequel fonder notre conclusion et ne fournissent pas tous les éléments probants qui seraient nécessaires à l'expression d'un niveau d'assurance raisonnable.

Bien que nous ayons tenu compte de l'efficacité des contrôles internes mis en place par la direction pour déterminer la nature et l'étendue de nos procédures, notre mission de certification n'a pas été conçue pour fournir une assurance quant aux contrôles internes. Nos procédures ne comprenaient pas de test des contrôles ou la mise en œuvre de procédures de vérification de l'agrégation ou du calcul des données dans les systèmes informatiques.

Une mission d'assurance limitée consiste à demander des informations, principalement aux personnes responsables de la préparation de l'objet considéré et des informations associées, et à mettre en œuvre des procédures analytiques et d'autres procédures appropriées.

Nous avons mis en œuvre les procédures suivantes :

- des entretiens auprès des membres du personnel pertinents pour comprendre le processus de collecte, d'agrégation et de présentation de l'information sur l'objet considéré 2;
- des procédures d'examen analytique, des demandes d'informations, la réexécution de calculs, le cas échéant, et des contrôles par sondages limités des données sources sous-jacentes pour vérifier l'exhaustivité et l'exactitude de l'objet considéré 2;
- l'examen de la présentation de l'objet considéré 2 et de l'information fournie sur celui-ci dans le rapport.

Nous avons également mis en œuvre d'autres procédures que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Limites inhérentes

Le processus de quantification des gaz à effet de serre («GES») est soumis à une incertitude scientifique, qui découle du fait que les connaissances scientifiques en matière d'évaluation des GES sont incomplètes. En outre, les procédures relatives aux GES font l'objet d'une incertitude d'estimation (ou de mesure), qui résulte des processus de mesure et de calcul utilisés pour quantifier les émissions dans les limites des connaissances scientifiques existantes.

L'information non financière, comme l'objet considéré, est assujettie à un plus grand nombre de limites inhérentes que l'information financière, en raison des caractéristiques davantage qualitatives de l'objet considéré et des méthodes utilisées pour déterminer cette information. Comme il n'existe pas d'ensemble substantiel de pratiques établies sur lequel s'appuyer, différentes techniques de mesure acceptables peuvent être employées, ce qui peut donner lieu à des évaluations comportant des différences significatives et rendre difficile la comparaison entre les entités et au fil du temps.

Opinion – Objet considéré 1

À notre avis, l'objet considéré 1 pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 est présenté, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux critères.

Conclusion – Objet considéré 2

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre et des éléments probants que nous avons obtenus, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'objet considéré 2, pour les périodes d'information indiquées à l'annexe ci-jointe, n'a pas été préparé, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux critères.

Ernst & Young S.R.L./S.E.N.C.R.L.

Comptables professionnels agréés

Le 26 mars 2024

Vancouver, Canada

Annexe

Objet considéré 1

Notre mission d'assurance raisonnable a porté sur l'objet considéré suivant pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

Indicateur de performance	Critères	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Émissions de GES du champ d'application 1 (hors émissions biogéniques)	GRI 305-1	Tonnes d'éq. CO ₂	8 071	p. 53
Émissions de GES du champ d'application 2	GRI 305-2	Tonnes d'éq. CO ₂	1 202	p. 53

Objet considéré 2

Notre mission d'assurance limitée a porté sur l'objet considéré suivant. Dans le cas de l'indicateur « Diversité et égalité des chances – employés », la période de présentation de l'information est l'exercice clos le 31 décembre 2022. Pour tous les autres indicateurs, il s'agit de l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

Indicateur de performance	Critères	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Consommation énergétique au sein de l'organisation	GRI 302-1	Gigajoules	547 268	p. 56
Consommation d'eau	GRI 303-3	Mégalitres	974 676	p. 59
Déchets				
Déchets générés	Élaborés en interne ¹	Kg	4 267 390	p. 62
Déchets non destinés à l'élimination		Pourcentage de déchets non destinés à l'élimination	48	p. 62
Pratiques en matière d'emploi				
Nombre total de nouveaux employés	GRI 401-1	Nombre d'employés	286	p. 34
Nombre total d'employés licenciés	GRI 401-1	Nombre d'employés	69	p. 35

¹ Les critères élaborés en interne sont décrits dans le rapport, à la section de la définition des indicateurs clés de performance.

Indicateur de performance	Critères	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Diversité et égalité des chances – Organes de gouvernance				
Femmes	GRI 405-1	Pourcentage de personnes	53,8	p. 19
Tranche d'âge : entre 30 et 50 ans		Pourcentage de personnes	7,7	p. 19
Tranche d'âge : plus de 50 ans		Pourcentage de personnes	92,3	p. 19
Autochtones		Pourcentage de personnes	0	p. 19
Personnes handicapées		Pourcentage de personnes	0	p. 19
Minorités visibles		Pourcentage de personnes	23,1	p. 19
Diversité et égalité des chances – Employés				
Femmes	GRI 405-1	% of employees	43.2	p. 41
Autochtones		% of employees	2.6	p. 41
Personnes handicapées		% of employees	2.6	p. 41
Minorités visibles		% of employees	41.2	p. 41
Nomination et sélection des membres du conseil d'administration	GRI 2-10	Sans objet	Sans objet	p. 20
Conflits d'intérêts au sein du conseil d'administration	GRI 2-15	Sans objet	Sans objet	p. 20
Rémunération et incitations – membres du conseil d'administration et du comité de direction	GRI 2-19	Sans objet	Sans objet	pp. 21-23

Indicateur de performance	Critères	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Lutte contre la corruption				
Nombre de membres des instances de gouvernance à qui les procédures en matière de lutte contre la corruption ont été transmises	GRI 205-2	Nombre de personnes	13	p. 18
		Pourcentage de personnes	100	p. 18
Nombre d'employés à qui les procédures en matière de lutte contre la corruption ont été transmises : cadres		Nombre d'employés	157	p. 18
		Pourcentage d'employés	100	p. 18
Nombre d'employés à qui les procédures en matière de lutte contre la corruption ont été transmises : non-cadres		Nombre d'employés	730	p. 18
		Pourcentage d'employés	100	p. 18
Nombre de partenaires commerciaux à qui les politiques et procédures en matière de lutte contre la corruption ont été transmises		Nombre de partenaires commerciaux	83	p. 18
		Pourcentage d'employés	100	p. 18
Nombre d'employés ayant reçu une formation relative à la lutte contre la corruption : cadres		Nombre d'employés	122	p. 18
		Pourcentage d'employés	77,7	p. 18
Nombre d'employés ayant reçu une formation relative à la lutte contre la corruption : non cadres		Nombre d'employés	578	p. 18
		Pourcentage d'employés	79,2	p. 18
Bruit aéronautique	Élaborés en interne ¹	Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	76	p. 67
Satisfaction des clients/passagers	Élaborés en interne ¹	Taux de satisfaction	91	pp. 5 et 11
Satisfaction des compagnies aériennes	Élaborés en interne ¹	Note sur 5	2,94	p. 5
Satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi	Élaborés en interne ¹	Taux de satisfaction	76	pp. 5 et 11
Passengers				
Arrivées	Élaborés en interne ¹	Passagers	12528513	p. 9
Départs		Passagers	12409671	p. 9
Total des passagers		Passagers	24 938 184	p. 9

¹ Les critères élaborés en interne sont décrits dans le rapport, à la section de la définition des indicateurs clés de performance.

Indicateur de performance	Critères	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Ponctualité des départs	Élaborés en interne ¹	Pourcentage de vols	73,9	p. 8
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	Élaborés en interne ¹	Blessures avec arrêt de travail par tranche de 200 000 heures travaillées	1,14	pp. 7 et 38–39
Acheminement de bagages	Élaborés en interne ¹	Pourcentage des bagages livrés	99,9	p. 8
Sondage sur l'expérience des employés	Élaborés en interne ¹	Quartile	Deuxième	p. 7
		Note (%)	70	pp. 29 et 46
Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité	Élaborés en interne ¹	Pourcentage de passagers dont le temps d'attente au contrôle de sécurité est de 15 minutes ou moins, entre le premier contrôle de la carte d'embarquement (file d'attente) et le deuxième contrôle de la carte d'embarquement (voie de contrôle).	93	pp. 6 et 8

¹ Les critères élaborés en interne sont décrits dans le rapport, à la section de la définition des indicateurs clés de performance.