



**RAPPORT ANNUEL D'YVR 2021 :  
DONNÉES SUR LA RESPONSABILISATION**

# TABLE DES MATIÈRES

Rapport annuel de 2021 : Données sur la responsabilisation .....	1
À propos de ce rapport .....	3
Évaluation de la matérialité .....	4
Nos activités .....	5
Coup d’oeil sur le rendement de nos activités en 2021 .....	5
Services aériens, passagers et fret .....	7
Expérience client .....	10
Sécurité et sûreté .....	12
Stationnement et transport terrestre .....	13
Notre direction .....	15
Éthique des affaires .....	15
Diversité du conseil d’administration .....	16
Rémunération des membres du conseil d’administration .....	17
Rémunération des membres du comité de direction .....	19
Notre impact économique .....	20
Impact économique direct .....	20
Impact économique indirect .....	22
Nos employés et notre communauté.....	23
Nos parties prenantes .....	23
Employés .....	28
Santé et sécurité .....	32
Diversité et égalité des chances .....	34
Communautés locales .....	36
Notre environnement .....	37
Réduction des émissions atmosphériques et de carbone .....	37
Consommation d’eau .....	41
Santé des écosystèmes .....	43
Effluent et déchets .....	44
Bruit aéronautique.....	49
Index du contenu de la Global Reporting Initiative .....	50

# À PROPOS DE CE RAPPORT



Le document suivant complète notre Rapport annuel et rapport sur la durabilité 2021 et s'appuie sur les normes de transmission des données de développement durable de la Global Reporting Initiative (GRI). Ce rapport reflète les impacts environnementaux, économiques, sociaux et de gouvernance de l'Administration de l'aéroport de Vancouver (l'Administration de l'aéroport) et de l'Aéroport international de Vancouver (YVR). Il n'inclut pas les impacts de nos filiales autres que dans le cadre des états financiers consolidés de l'Administration de l'aéroport. À l'exception des états financiers consolidés, ce rapport n'a pas fait l'objet d'une vérification externe.

Tout au long du rapport, nous nous référons aux données et informations supplémentaires contenues dans le Rapport annuel et rapport sur la durabilité 2021, aux états financiers consolidés et aux informations disponibles sur notre site web.

Les références faites tout au long de notre rapport incluent : [les normes de la Global Reporting Initiative](#) (GRI : V.2021) et [les Objectifs de développement durable des Nations Unies](#).

## ÉVALUATION DE LA MATÉRIALITÉ

Nos données de 2021 sont axées sur 17 sujets importants, qui reflètent notre incidence et les aspects auxquels nous exerçons une influence sur l'évaluation et les décisions des parties prenantes. Ces sujets ont été cernés en 2017 dans le cadre d'un processus exhaustif qui comprenait un examen de documents, des sondages, des ateliers et des entrevues avec les principales parties prenantes et sont résumés dans [notre index du contenu](#). Ces sujets importants sont présentés dans le contexte des [Objectifs de développement durable des Nations Unies](#).

Les parties prenantes consultées pour déterminer les sujets importants dans ce rapport sont l'Administration de l'aéroport, les compagnies aériennes, les passagers, les communautés locales, les partenaires commerciaux de l'aéroport, les gouvernements et les organismes de réglementation, les associations de l'industrie et nos investisseurs.

Nous avons procédé à un examen approfondi des 17 objectifs de développement durable des Nations Unies et nous avons comparé leurs 169 cibles à nos activités commerciales pour voir sur quels objectifs nous avons eu la plus grande incidence. Bien que nous reconnaissons l'importance des 17 objectifs, nous avons contribué davantage à 9 d'entre eux, illustré ci-dessous. Des références à ces objectifs sont présentes tout au long du présent rapport.

# NOS ACTIVITÉS

## COUP D'OEIL SUR LE RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS EN 2021

Dans le cadre de notre plan stratégique 2021, nous avons mis en place 20 indicateurs de rendement clés (IRC) pour nous aider à évaluer nos résultats. Bien que nous nous soyons adaptés aux changements occasionnés par la pandémie, notre souci de renforcer nos activités et de servir nos employés et notre communauté est demeuré au coeur de notre plan stratégique. Certains de nos principaux efforts comprenaient la transition à des kiosques sans contact, la collaboration avec nos partenaires pour réduire les déchets et le recyclage, l'adoption de protocoles de télétravail et l'amélioration des mesures de sécurité. Tout en continuant de servir notre communauté et l'économie qui l'appuie, nous nous sommes efforcés d'atteindre le quartile supérieur de rendement en nous assurant de faire ce qu'il fallait, de bien le faire et de le faire de façon durable.

Tableau de bord du rendement de l'organisation en 2021

Totaux annuels de 2021

✓ = cible atteinte    -- = cible non atteinte

## RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS AXÉES SUR LA CLIENTÈLE

Paramètre	Cible	Total annuel	Réussite
Satisfaction de la clientèle (CSAT)	90% (+/-3%)	90%	✓
Satisfaction à l'égard des correspondances (CSAT)	87% (+/-6%)	84%	✓
Satisfaction à l'égard de la compagnie aérienne	-*	3.30**	--
Satisfaction à l'égard des données et du recours au numérique	90%	85%	-

\*Aucune cible n'a été établie, car un nouvel outil de mesure a été défini et le résultat visé se situe dans le quartile supérieur de l'indice de référence.

\*\*Mesuré sur 5

## RENDEMENT ET EFFICACITÉ OPÉRATIONNELS

Paramètre	Cible	Total annuel	Réussite
Passagers	2,3M	7,1millions*	✓
Fret – Tonnes totales	261 000 tonnes	278 759 tonnes	✓
Fret – Intégrateurs	107 000 tonnes	138 436 tonnes	✓
Fret – Fret ventral	154 000 tonnes	140 323 tonnes	--
Ponctualité des départs	80%/15min	83%*	✓
Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité	85%/15min	12min*	✓
Acheminement de bagages	98,0%	98,8%	✓

\*Les valeurs ont été arrondies par souci d'uniformité.

## RENDEMENT FINANCIER ET DURABILITÉ\*

Paramètre	Cible	Total annuel	Réussite
Revenus	148,9 M\$	273,4 M\$	✓
Bénéfice avant intérêts amortissements	-82,1 M\$	36,0 M\$	✓
Excédent des produits sur les charges	-313,1 M\$	-196,6 M\$	✓
Rendement du capital investi (RCI)	-10,80 %	-5,80 %	✓

\* Les données financières et les cibles sont fondées sur les états financiers non consolidés.

## EMPLOYÉS, DIVERSITÉ ET BIEN-ÊTRE

Paramètre	Cible	Total annuel	Réussite
Mobilisation et bien-être des employés	Quartile supérieur	S.O.*	--
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	0,49	0,50	--

\* Nous avons lancé une demande de propositions pour sélectionner un fournisseur qui mènera un sondage annuel auprès des employés à compter de 2022, lequel constituera le nouvel outil de mesure et la cible pour notre indicateur de rendement clé.

## CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Paramètre	Cible	Total annuel	Réussite
Réduction du papier	Imprimante directe : maintenir le niveau de 2020 (1 026 717 pages)	646 910	✓
	Imprimante indirecte : Cartes d'embarquement pour les vols (par 1 000 passagers) : 79	126	--
	Imprimante indirecte : Reçu de douane (mètres/ 1 000 passagers) : 125	188	--



### SERVICES AÉRIENS, PASSAGERS ET FRET

YVR est un aéroport international majeur qui offre des liens essentiels et stratégiques entre Vancouver et les marchés à travers le monde. L'objectif des correspondances aériennes est de bâtir une plaque tournante sécuritaire, efficace et durable pour tous. Cette approche nous permet non seulement de garder une longueur d'avance sur la concurrence, mais aussi de fournir les installations nécessaires pour attirer et conserver le précieux trafic de correspondance. En 2021, l'Administration de l'aéroport a connu une diminution importante du nombre de passagers, de compagnies aériennes et de destinations desservies à YVR ou en provenance de l'aéroport en raison des répercussions de la COVID-19 sur les voyages au pays et internationaux. Néanmoins, nous avons dépassé notre objectif de 2,3 millions de passagers pour un total de 7,1 millions de passagers en 2021.

Nous avons continué de maximiser le rendement opérationnel en mesurant et en surveillant des indicateurs de rendement clés comme la ponctualité des départs, le temps d'attente moyen au contrôle de sécurité et l'acheminement de bagages. Nous avons atteint 103 pour cent de notre objectif de ponctualité des départs et 100 pour cent de notre objectif d'acheminement de bagages.

Notre équipe a déployé beaucoup d'efforts pour offrir un service optimal malgré les problèmes liés aux ressources, aux périodes de pointe imprévisibles et aux événements météorologiques extrêmes. Nous étions fiers de dépasser nos objectifs dans certaines zones, avec 85 pour cent des passagers passant le contrôle de sécurité en 12 minutes, au lieu des 15 minutes ciblées.

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

2021						
Passagers	Vols intérieurs	Transfrontaliers	Asie-Pacifique	Europe	Amérique latine	Total
<b>Passagers à l'arrivée</b>	2 577 234	432 062	261 270	190 514	87 782	3 548 862
<b>Passagers en partance</b>	2 583 508	499 171	202 900	158 031	94 130	3 537 740
<b>Total des passagers</b>	5 160 742	931 233	464 170	348 545	181 912	7 086 602

  

2020						
Passagers	Vols intérieurs	Transfrontaliers	Asie-Pacifique	Europe	Amérique latine	Total
<b>Passagers à l'arrivée</b>	2 110 801	689 383	536 006	142 088	176 361	3 654 639
<b>Passagers en partance</b>	2 130 550	664 291	552 119	133 772	164 916	3 645 648
<b>Total des passagers</b>	4 241 351	1 353 674	1 088 125	275 860	341 277	7 300 287



## 2019\*

Passagers	Vols intérieurs	Transfrontaliers	AsiePacifique	Europe	Amérique latine	Total
<b>Passagers à l'arrivée</b>	6 337 287	3 208 302	2 320 184	887 005	466 211	13 218 989
<b>Passagers en partance</b>	6 344 025	3 203 390	2 266 615	873 980	472 871	13 160 881
<b>Total des passagers</b>	12 681 312	6 411 692	4 586 799	1 760 985	939 082	26 379 870

\*Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : même si l'Administration de l'aéroport recueille des données précises pour les passagers en correspondance, les données exactes relatives à ces passagers ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Nombre de compagnies aériennes desservant YVR et destinations desservies par YVR en 2021 :

À la fin de l'année, nous faisons affaire avec 36 compagnies aériennes desservant 98 destinations (46 compagnies aériennes, 69 destinations en 2020; 56 compagnies aériennes, 122 destinations en 2019)

En 2021, 278 759 tonnes de fret ont été transférées par YVR (240 514 tonnes en 2020; 304 078 tonnes en 2019) ce qui dépasse notre objectif de 261 000 tonnes. Alors que les vols pour le transport de passagers ou de fret en provenance de la région de Asie-Pacifique ont continué de ralentir en raison des restrictions de voyage liées à la COVID-19, une hausse des volumes de fret découlant des fermetures d'autoroutes et de ports maritimes liées aux conditions météorologiques a fait grimper les volumes de fret à la fin de la période de déclaration de 2021.

## Sondage sur la satisfaction des transporteurs aériens

Nous bénéficions d'une solide relation avec nos partenaires aériens. L'opinion de nos partenaires aériens compte pour nous et nous avons mené un sondage sur leur degré de satisfaction à l'égard de l'expérience des passagers, des systèmes d'aérogare, des actifs côté piste, de l'environnement de travail ainsi que du soutien et des interactions. 87 pour cent des compagnies aériennes avec lesquelles nous faisons affaire ont répondu au sondage, et 74 pour cent ont répondu que nous atteignons ou dépassons les attentes, alors qu'aucune n'a déclaré que nous n'y répondions pas. Nous avons performé le mieux dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de l'opération des pistes et des voies de circulation, du partenariat avec les compagnies aériennes pour une plus grande mobilisation des parties prenantes, de la qualité des communications verbales et écrites et du respect de nos engagements envers les compagnies aériennes. Elles ont toutefois signalé que les ponts et l'équipement de passerelle, les installations et les procédures d'enregistrement, la remise des bagages, les services de première qualité pour les passagers de grande valeur et les services et commodités pour les employés sont des secteurs qu'il faudrait améliorer.



## EXPÉRIENCE CLIENT

YVR s'efforce d'offrir une excellente expérience aéroportuaire aux passagers, aux partenaires et aux communautés. L'aéroport a adopté une approche à plusieurs volets en matière de service à la clientèle, y compris [l'accès universel](#) pour veiller à ce que les déplacements soient accessibles à tous et [sans discrimination](#).

## Qualité du service à la clientèle

La cote de satisfaction de la clientèle (CSAT) d'YVR est fondée sur des sondages trimestriels menés auprès de la clientèle des aéroports qui évaluent la satisfaction des passagers dans tous les aspects de l'expérience de l'aéroport et d'éclairer les initiatives futures du projet. La CSAT permet de recueillir des données sur les départs, les arrivées et les correspondances des passagers, et comprend 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.

- En 2021, YVR a obtenu une note de 4,3 sur 5 (4,3 en 2020 et en 2019), 90 pour cent des répondants (90 pour cent en 2020; 91 pour cent en 2019) se disant « très satisfaits » ou « satisfaits » de nos services et installations. Cela correspond à notre objectif de 4,3 sur 5
- En 2021, nous avons obtenu une note de 4,6 sur 5 (4,6 en 2020; 4,4 en 2019) pour la propreté des aéroports

2021 a été la première année complète de la pandémie et l'expérience de voyage à travers YVR a été différente car nous nous sommes adaptés aux demandes en constante évolution des protocoles et du volume de passagers. Nous avons adapté nos activités dans les aéroports, en modifiant notamment l'emplacement des postes d'enregistrement et ajustant la disponibilité des offres commerciales en réponse aux demandes liées au trafic.

Parallèlement à notre sondage sur la satisfaction de la clientèle, l'Administration de l'aéroport mesure et surveille le niveau de satisfaction à l'égard des correspondances et de l'utilisation des données et des services numériques. Notre mesure de la satisfaction à l'égard des correspondances détermine la qualité de l'expérience des passagers en ce qui a trait à la facilité de circulation d'une installation de correspondance à une autre, aux aides numériques, ainsi qu'à la signalisation et à la logistique, et complète notre mesure globale de la satisfaction de la clientèle et des passagers. Nous avons atteint notre objectif à cet égard en obtenant une note de 84 pour cent. Le taux de satisfaction à l'égard des données et des services numériques a diminué de 5 pour cent par rapport à l'objectif fixé, notamment en raison de la diminution de la satisfaction pour ce qui est des services numériques enregistrée au quatrième trimestre.

## SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

La sécurité et la sûreté sont au coeur de nos activités et sont gérées au moyen de nombreux programmes, ateliers de formation et politiques, axés sur :

- les pratiques en matière de santé et de sécurité conformes à la Loi sur la mise en quarantaine et à la Loi sur la santé publique, au Règlement canadien sur la sûreté aérienne (RCSA) et au Règlement de l'aviation canadien (RAC)
- les pratiques en matière de sécurité et les programmes de sensibilisation conformes au RCSA
- la préparation aux situations d'urgence en vertu du RCSA et du RAC
- la [gestion de la faune](#) pour assurer la sécurité des opérations aériennes tout en préservant la faune
- la protection des renseignements personnels des clients en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques. Nous avons une équipe interservices de cybersécurité et de protection de la vie privée qui gère nos [politiques](#), offre de la formation et communique par de multiples voies

En 2021, l'Administration de l'aéroport a réalisé un examen de la sécurité de notre environnement opérationnel. Dans le cadre des résultats de notre examen de la sécurité côté piste, nous avons développé une équipe de sécurité interfonctionnelle et une nouvelle stratégie de sécurité aéroportuaire intégrée couvrant un éventail de 14 principes de base pour offrir une meilleure visibilité sur les risques et la sécurité à YVR et à Sea Island. Notre programme de système de gestion de la sécurité (SMS) va au-delà de nos exigences réglementaires et reste à l'avant-garde avec de nouveaux outils qui offrent plus de visibilité sur la sécurité et les impacts liés aux risques dans notre environnement opérationnel.

De plus, en 2021, l'Administration de l'aéroport a déployé un programme de formation actualisé du centre des opérations d'urgence, organisant une série d'exercices internes sur table pour tester les stratégies d'intervention qui comprenaient deux sessions pour les tremblements de terre et six sessions pour les inondations. L'Administration a également réalisé un exercice grandeur nature d'accident d'avion en partenariat avec de nombreuses agences aéroportuaires et parties prenantes. Tout au long de ce processus, l'Administration de l'aéroport a mobilisé plus de 65 participants représentant 13 agences aéroportuaires et parties prenantes. Ces exercices ont fourni des informations précieuses sur la politique, la formation, la collaboration et identifié des procédures supplémentaires pour une amélioration continue.

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

	2021	2020	2019
<b>Impacts fauniques signalés*</b>	128	132	223
<b>Impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef</b>	9	9,8	8
<b>Nombre d'impacts fauniques confirmés</b>	161	138	338
<b>Nombre d'impacts fauniques confirmés par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef</b>	11,3	10,2	11,7

\*Un impact faunique signalé désigne chaque fois qu'un(e) pilote signale un impact, que le personnel au sol observe un impact, qu'un animal est trouvé mort sur la bande de piste ou qu'on trouve des restes d'animaux sur un aéronef. Plusieurs animaux peuvent être frappés au cours d'un seul impact. La limite globale pour laquelle les impacts fauniques sont enregistrés est définie comme étant à moins de 90 m du centre étendu de la piste ou lorsque l'aéronef se trouve à moins de 60 m (200 pieds) en approche et à 150 m (500 pieds) au décollage. Résumé fondé sur les données sur les mouvements d'aéronefs fournies par le Programme de gestion du bruit aéronautique d'YVR; comprend uniquement les mouvements sur les pistes 08R, 08L, 26R, 26L et 13.

En 2021, 2020 et 2019, l'Administration de l'aéroport n'a reçu aucune plainte fondée concernant des atteintes à la vie privée des clients ou des pertes de données sur les clients (GRI 418-1).



## STATIONNEMENT ET TRANSPORT TERRESTRE

Le réseau de transport terrestre d'YVR est un réseau multimodal qui offre à nos passagers, à nos employés et à la communauté de Sea Island diverses options de transport à destination et en provenance de l'aéroport. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos transporteurs partenaires pour offrir des options de transport sécuritaires, fiables et durables. Nous gérons également de façon proactive plusieurs stationnements, y compris des aires publiques et des stationnements pour les employés sur Sea Island.

## Points Saillants Du Transport Terrestre

### POINTS SAILLANTS DU TERRESTRE

#### Stationnement

La COVID-19 et l'incidence des restrictions de voyage continues ont maintenu les transactions de stationnement à des niveaux réduits et étaient d'environ 75 pour cent inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie.

#### Taxi et services de covoiturage

Programme de taxi : Nous négocions activement avec les exploitants de taxis avec lesquelles nous faisons affaires afin de réaliser des gains d'efficacité et de nous assurer d'offrir un service de haute qualité aux passagers qui utilisent les services de taxi à YVR. En 2021, il y a eu 235 000 (316 000 en 2020; 1,32 million en 2019) déplacements en taxi à partir d'YVR. La flotte totale de taxis de 717 véhicules comprend 529 véhicules hybrides électriques (Flotte totale de 695 véhicules avec 504 véhicules hybrides électriques en 2019).

Services de covoiturage : Le covoiturage à YVR a continué à gagner en popularité auprès de nos passagers et à prendre de l'ampleur dans toute la région. En 2021, un total de 247 503 (2020 – 104 126, 2019 – néant) voyages entrants à l'aéroport et un total de 167 463 (2020 – 89 777, 2019 – néant) voyages sortants de l'aéroport ont été effectués à l'aéroport.

#### Transport en commun et partage des modes de transport

Nombre de montées et de descentes sur la Canada Line :

En raison de la pandémie, le taux global d'utilisation des transports en commun a continué de diminuer pour tous les modes de transport et toutes les liaisons.

- 3,39 M (3,21 M en 2020; 10,21 M en 2019) dans les trois stations de Sea Island
- 2,03 M (2,11 M en 2020; 6,63 M en 2019) de déplacements sur la Canada Line vers l'extérieur de l'île
- 1,36 M (1,09 M en 2020; 3,58 M en 2019) de déplacements vers l'île

Pourcentage de passagers en partance qui ont déclaré utiliser les transports en commun pour se rendre à YVR :

- 16,9 pour cent (18 pour cent en 2020; 29 pour cent en 2019) :

o 11,9 pour cent (12 pour cent en 2020; 17 pour cent en 2019) ont utilisé la Canada Line

o Cinq pour cent (six pour cent en 2020; 12 pour cent en 2019) ont utilisé d'autres formes de transport en commun (p. ex., navettes, autobus de courtoisie et autocars)

#### Transport actif

YVR demeure une destination intéressante pour les cyclistes. Nos compteurs de vélos ont enregistré 90 173\* utilisateurs (135 345 en 2020; 99 165 en 2019) sur Sea Island, qui comprend un réseau de pistes cyclables de 29 km

\*la valeur est sous-déclarée en raison de réparations.

# NOTRE DIRECTION

L'Administration de l'aéroport est une société de financement privée créée en 1990 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. L'Administration de l'aéroport de Vancouver gère YVR en vertu d'un bail du gouvernement du Canada couvrant la majeure partie de Sea Island, à Richmond, en Colombie-Britannique. L'Administration de l'aéroport est régie par un [conseil d'administration](#) communautaire et notre [équipe de direction](#), qui supervisent les activités quotidiennes d'YVR.

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



## ÉTHIQUE DES AFFAIRES

Notre conduite a une incidence directe sur les employés et les partenaires commerciaux, et les conséquences de cette conduite touchent un éventail encore plus vaste de partenaires du secteur des parties prenantes et d'organismes de réglementation. Les employés de l'Administration de l'aéroport agissent conformément aux normes les plus élevées au moyen d'un code de déontologie, de politiques générales, de systèmes de gestion et d'un 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, de la Vérification interne et des politiques de l'entreprise en matière de lutte contre la corruption (GRI 205-2), de dénonciation et d'aspects sociaux.

- Nous exigeons que tous les employés suivent un module de formation sur notre code de déontologie chaque année afin d'en assurer la compréhension et l'observation dans l'ensemble de l'organisation. Nous exigeons également que tous les employés, les dirigeants, les administrateurs et les entrepreneurs présentent une déclaration de conflits d'intérêts chaque année ou plus fréquemment, selon le cas.
- Aucune plainte n'a été signalée en 2021 au moyen de notre politique de dénonciation, qui est gérée par un tiers indépendant (GRI 2-26).

La publicité est une considération commerciale et éthique importante pour l'Administration de l'aéroport. Pour maintenir des normes élevées, nous gérons la publicité au moyen de [principes directeurs](#).

## DIVERSITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Conseil d'administration

Le conseil considère la diversité comme un élément essentiel pour attirer des administrateurs qualifiés et maintenir un conseil d'administration hautement fonctionnel. Le conseil aspire à atteindre un objectif de parité hommes-femmes et à ce qu'au moins 30 pour cent de ses administrateurs proviennent d'autres groupes de diversité (p. ex., personnes autochtones, noires et de couleur – PANDC, personnes handicapées, expression ou identité de genre, orientation sexuelle, âge). L'âge moyen des administrateurs actuels est de 60,8 ans. Au sein du conseil, l'âge d'un administrateur se situe entre 30 et 50 ans et les autres sont âgés de plus de 50 ans (405-1).

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

Diversité du conseil d'administration	2021		2020		2019		Cible*
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
<b>Femmes</b>	7	50,00%	6	42,86	5	35,7	50%
<b>Minorités visibles</b>	3	21,43%	3	21,43	1	7,1	30%
<b>Personnes handicapées</b>	1	7,14%	1	7,14	0	0	
<b>Autochtones</b>	0	0	0	0	0	0	



## RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Rémunération des administrateurs

Le comité de la gouvernance examine la rémunération des administrateurs tous les deux ans avec l'aide d'un expert-conseil indépendant en rémunération. À la fin de 2019, le conseil a approuvé le barème des honoraires et des jetons de présence aux réunions pour 2020 et 2021.

la présidente et chef de la direction ne reçoit aucune rémunération supplémentaire pour ses services d'administratrice. La recommandation au conseil du comité de la gouvernance concernant la rémunération pour 2020 et 2021 est guidée par les principes de rémunération énoncés ci-après.

### Principes de rémunération

1. La rémunération versée aux administrateurs ne récompensera ni ne pénalisera indûment une personne qui a choisi de siéger au conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport de Vancouver plutôt qu'à un autre conseil d'administration.
2. Tous les deux ans, le conseil examine les données du marché et fixe la rémunération à un niveau qui correspond généralement à la moyenne de la rémunération versée aux administrateurs des sociétés comparables – définie au point 7 ci-dessous.
3. Afin de tenir compte à la fois des responsabilités inhérentes et des engagements de temps variables, chaque administrateur sera payé au moyen d'une combinaison d'honoraires annuels et de jetons de présence pour chaque réunion à laquelle il ou elle a assisté.
4. Afin de tenir compte du temps et des responsabilités supplémentaires liés à la présidence d'un comité ou d'un groupe de travail, les administrateurs recevront une rémunération supplémentaire sous forme d'honoraires annuels supplémentaires.
5. Afin de tenir compte des responsabilités fiduciaires supplémentaires et des engagements en matière de temps que comporte ce rôle, le ou la président(e) du comité de vérification aura droit à 125 pour cent des honoraires annuels supplémentaires.
6. Le ou la président(e) du conseil d'administration reçoit des honoraires annuels correspondant à 275 pour cent de la rémunération annuelle moyenne totale des autres administrateurs.
7. Les sociétés comparables sur lesquelles s'appuient les examens de 2017 et de 2019 sont les suivantes :

- a. Administrations aéroportuaires de Toronto, de Montréal et de Calgary.
- b. Les principales entreprises de transport du gouvernement de la Colombie-Britannique.
- c. Vingt sociétés ayant des activités en Colombie-Britannique, dont les actifs se situent dans une plage raisonnable par rapport aux actifs de l'Administration de l'aéroport (par ex. de 50 à 200 pour cent) et dont les actions sont cotées en bourse.

Le conseil d'administration est guidé par les calculs suivants, mais il n'est pas lié par ceux-ci:

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

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

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

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

La rémunération des administrateurs non-cadres en 2021 est présentée dans le tableau ci-après.

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

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

La rémunération totale versée à chaque administrateur en 2021 était la suivante:

A. King*	175 000 \$	K. Kramer	57 400 \$
H. Acheson	62 400 \$	J. Leversage	56 700 \$
J. Currie	69 200 \$	D. Nomura	55 300 \$
M. A. Davidson	68 400 \$	K. Panatch	53 900 \$
Heather Deal**	30 773 \$	J. Sihota	60 200 \$
F. Fiorillo	68 400 \$	W. Wright **	24 785 \$
K. Goosen**	23 346 \$	Sany Zein**	27 785 \$
K. Howlett	61 600 \$		
<b>TOTAL</b>	<b>895 189 \$</b>		
<b>MOYENNE***</b>	<b>60 016 \$</b>		

\*Notre présidente reçoit des honoraires annuels pour son travail au conseil et ne reçoit pas de jeton de présence aux réunions supplémentaire.

\*\* H. Deal s'est jointe au conseil d'administration le 24 juin 2021 et Sany Zein, le 14 juillet 2021. K. Goosen et W. Wright ont pris leur retraite du conseil le 13 mai 2021.

\*\*\*Exclut le salaire de la présidente du conseil d'administration.

En plus de la rémunération susmentionnée, des dépenses totalisant 672,80 \$ ont été remboursées aux administrateurs en 2021.

## RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Nous croyons que 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 PDG et de ses dirigeants occupant des postes décisionnels clés. Cette déclaration complète de la rémunération des dirigeants de 2021 peut être [consultée ici](#). Cela comprend des informations détaillées sur la surveillance de la rémunération de la chef de la direction et de la haute direction, les principes de rémunération, les groupes de comparaison de la rémunération et un aperçu de l'aperçu du programme de rémunération des dirigeants et de la rémunération pour 2021.

# NOTRE IMPACT ÉCONOMIQUE



## IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT

YVR joue un rôle important dans l'économie, puisqu'il crée des emplois et stimule l'activité commerciale. Nous nous sommes engagés à être financièrement viables, diversifiés et à fournir des avantages sociaux et économiques à la région. Conformément à son modèle de gouvernance sans but lucratif, l'Administration de l'aéroport réinvestit tous ses profits dans l'aéroport et la région. Cette approche continuera de permettre de renforcer notre position financière à long terme et soutient un large éventail de retombées économiques dans la région.

Afin de nous assurer que nous fonctionnons selon un modèle financier durable, nous surveillons les principaux indicateurs de rendement qui portent sur les différents domaines de notre rendement financier, comme la croissance, les coûts d'opération, le rapport généré et la valeur à long terme de nos actifs. Nous avons dépassé notre objectif de revenus de 148,9 M\$, pour un total de 273,4 M\$ pour la période de déclaration de 2021 et avons mesuré notre rendement financier global en calculant la croissance de notre chiffre d'affaires par rapport aux efficacités opérationnelles compte tenu de notre bénéfice avant intérêts et amortissements et de l'excédent des produits sur les charges, qui comprend tous les gains. L'objectif de l'Administration de l'aéroport était de -82,1 M\$ en ce qui concerne le bénéfice avant intérêts et amortissements et de -313,1 M\$ au chapitre de l'excédent des produits sur les charges. Par rapport au budget, nous avons dépassé notre cible de 118,1 M\$ en ce qui concerne le bénéfice avant intérêts et amortissements et de 116,5 M\$ au chapitre de l'excédent des produits sur les charges. Notre succès est attribuable à des volumes de passagers plus élevés que prévu, à des économies sur les frais d'entretien et les coûts liés aux bagages ainsi qu'à des relations fructueuses avec nos partenaires commerciaux. La valeur globale de nos actifs peut servir d'indicateur clé pour la valeur à long terme de nos activités aéroportuaires de base. Nous avons dépassé notre objectif de rendement du capital investi (RCI) de 46 pour cent.

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

	2021	2020	2019
<b>Valeur économique générée</b>	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)
<b>Revenus*</b>	284 348	288,729	581 470
<b>Valeur économique distribuée</b>			
<b>Dépenses d'exploitation</b>	134 331	124 763	159 607
<b>Salaires et avantages sociaux des employés</b>	60 288	64 235	65 484
<b>Paiements aux fournisseurs de capitaux</b>	52 984	42 098	31 470
<b>Paiements au gouvernement</b>	34 724	16 507	77 924
<b>Investissements communautaires</b>	3 262	3 225	6 887
<b>Valeur économique totale distribuée</b>	285 589	250 828	341 372*
<b>Valeur économique totale conservée</b>	(1 241)	37 901	240 098*

Ces chiffres sont fondés sur les états financiers consolidés.

\*Les revenus comprennent les revenus des filiales.

Veillez consulter les [états financiers consolidés](#) pour de plus amples renseignements.

## Achats

Chaque jour, l'Administration de l'aéroport prend des décisions d'achat dont les retombées s'étendent autant à l'organisation et autres. Nous établissons des politiques et des lignes directrices pour promouvoir nos valeurs auprès des fournisseurs, conformément à notre politique d'achats durables, et nous soutenons l'économie locale. En 2021, plus de 99 pour cent (98 pour cent en 2020 et en 2019) de nos dépenses totales provenaient d'entreprises canadiennes au Canada, dont 57 pour cent se trouvaient en Colombie-Britannique (54 pour cent dans la région métropolitaine de Vancouver). De plus, en 2021, 99 pour cent (99 pour cent en 2020 et 2019) des nouveaux fournisseurs ont été sélectionnés sur la base des critères environnementaux, économiques et sociaux détaillés dans notre [Code de conduite des fournisseurs](#) (GRI 414-1). Une liste détaillée des contrats à source unique 2020 de l'Administration de l'aéroport est disponible [ici](#).

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

1. Construction et services civils
2. Services d'ingénierie et de conception
3. Services de sécurité
4. Services de conciergerie
5. Services de manutention des bagages
6. Services et équipement associés à la technologie de l'information
7. Services associés au matériel et à l'entretien de l'aérogare

Les effets continus de la pandémie de la COVID-19 ont eu d'importantes répercussions sur la chaîne d'approvisionnement (GRI 2-6) de l'Administration de l'aéroport. De nouvelles initiatives qui étaient nécessaires au maintien de la sécurité des opérations à YVR et au respect des mesures de santé publique ont amenés un engagement dans de nouveaux secteurs de la chaîne d'approvisionnement. Les pressions accrues sur les chaînes d'approvisionnement mondiales ont entraîné des retards 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. Malgré ces changements, nous avons continué de mettre l'accent sur nos objectifs d'achats durables, en accordant une importance accrue à l'évaluation des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance dans nos démarches auprès de notre communauté de fournisseurs.



## IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT

Bien qu'YVR ait une incidence sur la région étant donné les emplois directs et les achats qui soutiennent les activités aéroportuaires, elle joue également un rôle important dans l'économie en général. YVR contribue indirectement aux marchés régionaux et mondiaux en facilitant la circulation transfrontalière de millions de personnes et de biens.

L'Administration de l'aéroport commande une étude d'impact économique tous les deux ou trois ans, la prochaine devant être terminée plus tard cette année. Les résultats de notre dernière étude d'impact économique en 2019 indiquent que le rôle d'YVR dans l'économie locale a contribué à favoriser d'importantes retombées économiques dans l'ensemble de la province, soit 126 000 emplois, 20,2 G\$ en retombées économiques totales, 10,4 G\$ en PIB total, 1,4 milliard de dollars en recettes publiques totales.

Investissements communautaires – veuillez consulter la [page 36](#).

# NOS EMPLOYÉS ET NOTRE COMMUNAUTÉ

## NOS PARTIES PRENANTES

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

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2021
<p><b>Passagers</b></p> <p>En tant que deuxième aéroport en importance au Canada, YVR accueille des millions de passagers chaque année. Ces passagers viennent de partout dans le monde, notamment du Canada, des États-Unis, de l'Asie-Pacifique, de l'Amérique latine et de l'Europe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sondage trimestriel sur la satisfaction de la clientèle</li> <li>• Équipe de service à la clientèle de première ligne au quotidien</li> <li>• Kiosques d'information</li> <li>• Journal de Sea Island (SkyTALK)</li> <li>• Bulletin électronique Air Mail</li> <li>• Site web d'YVR</li> <li>• Médias sociaux</li> <li>• Médias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de satisfaction de la clientèle de 90 pour cent               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport le plus fréquenté au Canada sur Twitter</li> <li>• Élu meilleur aéroport en Amérique du Nord en 2021, pour un record de 12 années consécutives</li> <li>• Remporte le Prix d'excellence aéroportuaire Skytrax COVID19</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Compagnies aériennes</b></p> <p>Nos compagnies aériennes partenaires offrent aux particuliers et aux personnes d'affaires des vols sans escale vers un large éventail de destinations partout dans le monde.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunions et communications régulières</li> <li>• Initiatives et événements aéroportuaires clés</li> <li>• Comité consultatif des compagnies aériennes</li> <li>• Soutien pour les nouvelles liaisons et les compagnies aériennes grâce à des séances d'orientation, aux visites sur place et la fourniture de documents pertinents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lancement de nouvelles offres de service :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flair Airlines lance un nouveau service à destination de Waterloo, de Burbank et de Phoenix</li> <li>• WestJet offre maintenant un service saisonnier à destination de Halifax</li> <li>• Air Canada a lancé un nouveau service à destination d'Auckland</li> <li>• Nous avons accueilli Turkish Airlines à YVR avec une nouvelle liaison à destination d'Istanbul</li> </ul> </li> </ul>

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2021
-----------------	---------------------	-------------------------

**Compagnies aériennes**

(continuation)

- Air Transat lance un service saisonnier à destination de Québec et de Grande Prairie
- YVR a accueilli le retour de Singapore Airlines qui offre un service à destination de Singapour pour la première fois depuis 2009
- Une nouvelle installation de correspondance a été créée pour aider les voyageurs qui arrivent des États-Unis et doivent passer les douanes avant de prendre leur vol de correspondance

**Partenaires commerciaux de l'aéroport**

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

- Réunions et communications régulières
- Assemblée générale annuelle
- Initiatives et événements aéroportuaires clés
- Journal de Sea Island
- Comité des opérations des compagnies aériennes
- Une proportion de 48 pour cent des déchets des aéroports acheminés ailleurs que dans les sites d'enfouissement avec le soutien de nos partenaires commerciaux
- Signataire de l'engagement Clean Skies for Tomorrow du Forum économique mondial
- Reconnaissance des employés, des partenaires et des bénévoles qui ont offert un service à la clientèle exceptionnel en 2021 dans le cadre du programme des étoiles d'YVR
- Remise du Prix d'excellence écologique YVR aux locataires d'YVR qui réduisent au minimum les répercussions de leurs activités sur l'environnement



Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2021
<p><b>Administration de l'aéroport de Vancouver</b></p> <p>L'Administration de l'aéroport de Vancouver emploie une équipe de base de professionnels dans un éventail de professions, y compris dans des domaines techniques et administratifs, de gestion, de négociation et des opérations. Notre conseil d'administration supervise la conduite des affaires et les activités du comité de direction de l'Administration de l'aéroport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunions et communications régulières</li> <li>• Sondages éclair périodiques auprès des employés</li> <li>• Ligne de dénonciation téléphonique 24 heures</li> <li>• Mises à jour régulières sur l'intranet d'YVR</li> <li>• Série d'émissions mensuelles virtuelles en direct avec la présidente et chef de la direction et les employés</li> <li>• Initiatives annuelles de mobilisation</li> <li>• Programmes annuels de reconnaissance des employés</li> <li>• Nous avons demandé à Starbucks et à Marriott International d'organiser des présentations virtuelles sur la création d'un état d'esprit axé sur le client qui ont démontré à quoi ressemble une culture qui place le client au centre des préoccupations</li> <li>• Programme de formation en leadership</li> <li>• Mise en oeuvre d'un nouveau cadre de gestion du rendement pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>• créer une culture d'apprentissage fondée sur la recherche de rétroactions et dans laquelle nous sommes tenus responsables de nos résultats</li> <li>• acquérir des compétences et des comportements pour s'assurer que nos équipes sont non seulement mobilisées, mais aussi bien outillées pour remplir notre mission</li> <li>• offrir à nos équipes des possibilités d'accomplir un travail significatif et de bâtir leur carrière</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durée moyenne du service des employés : 10,9 ans (en 2020, la durée moyenne du service était de 15,1 ans)</li> <li>• En moyenne, 65 pour cent des employés assistent aux réunions virtuelles animées par Tamara Vrooman</li> <li>• Une fois la formation sur le leadership offerte à tout le personnel, les commentaires ont montré que 8,1 employés sur 10 recommanderaient probablement la séance à une collègue</li> <li>• En 2021, nous avons mesuré la rétroaction en effectuant à l'interne cinq sondages éclair; en moyenne, 69 pour cent des employés y ont répondu et donné une réponse favorable dans une proportion de 76 pour cent. Les questions du sondage éclair portaient sur la façon dont les employés ont été informés du plan stratégique et sur leurs points de vue en matière de communication, de leadership, de reconnaissance, de confiance et de technologie</li> </ul>

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2021
-----------------	---------------------	-------------------------

**Communautés locales**

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

- Assemblée générale annuelle
- Médias sociaux
- Site web d'YVR
- Communiqués, déclarations aux médias et entrevues
- Bulletin d'YVR
- 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 Programme d'investissement communautaire
- Réunions régulières avec un comité des relations, composé de membres de l'Administration de l'aéroport et de la bande Musqueam
- Participation à des événements d'YVR pour les aînés et les représentants de la bande Musqueam
- La présidente et chef de la direction a organisé une séance de stratégie avec le public

- Taux de satisfaction de 72 pour cent dans notre sondage annuel communautaire sur les marques
- 17,8 G d'impressions dans les médias; couverture médiatique positive ou neutre de 94 pour cent
- Affichage de sept projets dans le Registre canadien d'évaluation d'impact
- Trois membres de la bande de Musqueam se sont joints à l'Administration de l'aéroport à titre d'employés; des partenaires commerciaux de l'aéroport ont embauché 40 membres de la bande de Musqueam (dont 29 à la clinique de vaccination de River Rock)
- Douze allocutions soulignant la relation entre YVR et la bande Musqueam
- Création d'un canot de voyage par YVR et la bande Musqueam
- Octroi de 13 bourses aux membres de la bande Musqueam dans le cadre de notre programme de bourses d'études pour les membres de la bande Musqueam
- Création de la bourse d'études Mary B. Jordan pour les femmes en affaires

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2021
<p><b>Gouvernement et organismes de réglementation</b></p> <p>Nous travaillons avec les administrations municipales, régionales, provinciales et fédérales, ainsi qu'avec les organismes de réglementation internationaux, pour nous assurer que l'aéroport respecte et surpasse les exigences de tous les règlements, tout en procurant des avantages économiques et sociaux à notre région.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentations annuelles aux municipalités locales et aux entités proposant des candidatures</li> <li>• Réunions individuelles continues avec les représentants du gouvernement</li> <li>• Participation aux comités et groupes de travail industrie-gouvernement</li> <li>• Participation à la Future Borders Coalition (dont YVR était un membre fondateur, anciennement la Beyond Preclearance Coalition)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaboration avec ImmunizeBC pour participer au programme des partenaires communautaires de la Colombie-Britannique, qui a mobilisé les entreprises touristiques et hôtelières les plus durement touchées de la province et employé plus de 1 400 travailleurs dans des cliniques de vaccination de masse</li> <li>• Collaboration avec Emergency Management, BC Airlines, Transports Canada et TransLink pour coordonner l'évacuation réussie des aînés vulnérables de Merritt pendant les feux de forêt</li> <li>• Obtention d'une déclaration publique de soutien des ministres Heyman et Kahlon sur le lancement de la feuille de route d'YVR pour devenir nette zéro en émission de carbone d'ici 2030, portant l'Administration de l'aéroport au rang de chef de file dans la lutte contre les changements climatiques</li> </ul>

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2021
-----------------	---------------------	-------------------------

**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
- Initiatives de commandite du secteur
- Participation à des tables rondes privées avec des chefs de file de l'industrie
- Promotion du tourisme et des entreprises en Colombie-Britannique
- Adoption de mesures pour que YVR soit concurrentiel et prioritaire pour les décideurs des compagnies aériennes
- Offre de soutien financier aux principaux partenaires aériens pour soutenir de nouvelles liaisons et de nouveaux services
- Offre de soutien en matière de rédaction et de contenu aux compagnies aériennes

- Premier aéroport canadien à obtenir la certification de carboneutralité dans le cadre du programme Airport Carbon Accreditation d'ACI
- Nous avons travaillé en étroite collaboration avec la Pacific Rim Cruise Association afin que Vancouver devienne le port d'attache le plus durable pour la commercialisation des croisières en Alaska et le principal port d'attache de choix pour les croisiéristes et leurs passagers
- Organisé et accueilli des conférences de calibre international sur les croisières et invité des conférenciers renommés afin de mettre en valeur Vancouver comme port d'attache de choix pour le marché des croisières en Alaska (c.-à-d. Cruise360)
- Collaboré avec les principales parties prenantes pour assurer une relance sécuritaire et efficace de l'industrie des croisières après la COVID-19
- Veuillez consulter GRI 2-28 pour de plus amples renseignements sur l'adhésion à des associations



**EMPLOYÉS**

Nous nous efforçons de bâtir et de conserver une équipe forte et diversifiée en recrutant et en maintenant en poste une main-d'oeuvre qualifiée et en veillant à ce que nos employés aient toutes les ressources nécessaires pour atteindre nos objectifs stratégiques.

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

Contrat de travail*	2021			Renseignements non divulgués	2020			
	Homme	Femme	Autre***		Homme	Femme	Homme	Femme
Intérimaire à temps plein	6	2	0	0	3	2	8	6
Permanent, à temps plein	254	164	0	0	234	150	292	192
Permanent, à temps partiel	4	10	0	0	8	8	12	13
Contractuel, à temps plein	4	4	0	0	12	6	6	7
Contractuel, à temps partiel	1	0	0	0	2	1	2	1
Temporaire	1	0	0	0	0	1	1	0
Occasionnel	1	0	0	0	1	1	2	3
<b>Total</b>	<b>271**</b>	<b>183**</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>260</b>	<b>169</b>	<b>323</b>	<b>222</b>

\*Un contrat d'emploi 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 l'aide des données du système des RH.

\*\*71,5 % des employés sont régis par une convention collective.

\*\*\*Genre autre que celui attribué à la naissance.

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

Âge	< 30	De 30 à 50 ans	>50	Total
Nombre*	13	17	45	75
Taux	2,9%	3,79%	10,02%	16,70%

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

Genre	Homme	Femme	Autre**	Renseignements non divulgués	Total
Nombre*	41	34	0	0	75
Taux	9,13%	7,57%	0	0	16,70%

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

\*\* Genre autre que celui attribué à la naissance.

2020:

Âge	< 30	De 30 à 50 ans	>50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	4	4	22	30	Nombre*	10	20	30
Taux	0,94%	0,94%	5,16%	7,04%	Taux	2,35%	4,69%	7,04%

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

2019:

Âge	< 30	De 30 à 50 ans	>50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	13	44	7	65	Nombre*	36	29	65
Taux	2,41 %	8,35 %	1,30 %	12,06 %	Taux	6,68 %	5,38 %	12,06 %

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

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

Âge	< 30	De 30 à 50 ans	>50	Total
Nombre*	5	17	36	58
Taux	1,11%	3,79%	8,02%	12,92%

Genre	Homme	Femme	Autre**	Renseignements non divulgués	Total
Nombre*	31	27	0	0	58
Taux	6,90%	6,01%	0	0	12,92%

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

\*\*Genre autre que celui attribué à la naissance.

2020:

Âge	< 30	De 30 à 50 ans	>50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	16	53	82	151	Nombre*	66	85	151
Taux**	3,75%	12,44%	19,25%	35,44%	Taux**	15,49%	19,95%	35,44%

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

\*\*En 2020, nous avons réduit notre effectif en raison de l'incidence de la COVID-19, ce qui a entraîné un taux de roulement plus élevé.

2019:

Âge	< 30	De 30 à 50 ans	>50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	6	26	10	42	Nombre*	18	24	42
Taux	1,11 %	4,82 %	1,86 %	7,79 %	Taux	3,34 %	4,45 %	7,79 %

\*Comprend les employés permanents et nommés pour une période déterminée. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus.

## Formation et perfectionnement

Nous avons continué à offrir des programmes de formation portant sur la gestion, la carrière et le perfectionnement en leadership, la santé et la sécurité, la diversité, l'inclusion et l'appartenance.

En 2021, la plupart des séances de formation ont été offertes en ligne. Les employés ont été invités à consulter en tout temps, sur demande, des vidéos, des modules et des cours de brève durée au moyen de QuickHelp afin de rendre leur journée de travail plus productive et d'améliorer la communication. Nous avons également poursuivi la formation réglementaire pour les employés et utilisé des plateformes de vidéos virtuelles pour diverses formations internes. La formation a porté en particulier sur l'apprentissage et la mise en pratique de nos comportements de leadership. Les dirigeants ont passé en revue une série comportant six catégories : renforcer la résilience, donner et recevoir de la rétroaction, communiquer dans l'incertitude, diriger avec empathie, établir la confiance et favoriser le perfectionnement d'autrui par l'encadrement. Vers la fin de l'exercice, les mêmes compétences essentielles ont été offertes à tous les employés pour les sensibiliser au fait que chacun joue un rôle de chef de file dans la réalisation de notre mission.

Les incidents de violence en milieu de travail et la réduction de ceux-ci ont fait partie des thèmes abordés lors des séances de formation de nouveau offertes en personne. Nous avons exploré les compétences en prévention de la violence, en respectant l'engagement de l'Administration de l'aéroport à offrir un milieu de travail sain où les employés sont traités avec respect et se sentent en sécurité. En plus d'un milieu de travail sécuritaire, la formation sur les compétences queer était un atelier expérientiel en ligne visant à mieux comprendre la diversité sexuelle et de genre et le rôle d'une personne dans la création conjointe d'un milieu de travail inclusif.

## Rétroaction des employés

L'Administration de l'aéroport a lancé une demande de propositions pour sélectionner un fournisseur qui mènera un sondage annuel auprès des employés à compter de 2022, lequel constituera le nouvel outil de mesure et la cible pour notre indicateur de rendement clé. En 2021, nous avons mesuré la rétroaction en effectuant à l'interne cinq sondages éclair; en moyenne, 69 pour cent des employés y ont répondu et donné une réponse favorable dans une proportion de 76 pour cent. Les questions du sondage éclair étaient axées sur la façon dont les employés ont été informés du plan stratégique et sur leurs points de vue en matière de communication, de leadership, de reconnaissance, de confiance et de technologie.



## SANTÉ ET SÉCURITÉ

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.

---

### **Certificat de reconnaissance**

En 2021, nous avons réussi un audit de recertification externe dans le cadre du programme de certificats de reconnaissance de WorkSafeBC. Nous avons obtenu des notes de 95 pour cent (93 pour cent en 2020; 92 pour cent en 2019) pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité au travail et de 98 pour cent (95 pour cent en 2020) pour l'audit de la gestion des blessures.

---

### **Programme de gestion de la sécurité des entrepreneurs**

En 2021, dans le cadre de ce programme, nous avons enregistré 327 237 (1 201 708 en 2020; 1 993 849 en 2019) heures personnes consacrées à des travaux d'immobilisations à forfait et un taux d'incidents enregistrables total de 4,28 (2,83 en 2020; 3,11 en 2019).

---

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



qu'il ne se reproduise. L'administration de l'aéroport souhaite maintenir le taux de fréquence des blessures entraînant des pertes de temps le plus bas possible; notre objectif de 0,49 représente une tendance à la baisse par rapport à notre moyenne historique. Nous nous sommes rapprochés de notre objectif à un taux de 0,50 par rapport à un objectif de 0,49 pour notre taux de fréquence des blessures entraînant des pertes de temps. Les principaux types de blessures subies en 2021 comprennent l'épuisement (entorses/foulures) et les chutes au même niveau.

Types de blessures et taux de fréquence de blessures, maladies professionnelles, journées perdues, absentéisme et nombre de décès découlant d'activités liées au travail (GRI 403-9, version 2018)\*\*

	2021	2020	2019
<b>Nombre total de décès</b>	0	0	0
<b>Taux de fréquence des décès</b>	0	0	0
<b>Nombre total de blessures entraînant des conséquences graves</b>	1	S.O.	S.O.
<b>Taux de fréquence des blessures entraînant des conséquences graves</b>	0,25	S.O.	S.O.
<b>Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps</b>	0,50	0,97	1,20
<b>Nombre total de jours de travail perdus</b>	36	33	24
<b>Nombre total de blessures à déclaration obligatoire</b>	9	S.O.	S.O.
<b>Taux de fréquence des blessures à déclaration obligatoire</b>	2,25	S.O.	S.O.
<b>Pourcentage d'absentéisme</b>	5,86%	3,20%	3,75%
<b>Total des heures de travail</b>	801 221	S.O.	S.O.

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

\*\*Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : nous ne divulguons pas les renseignements sur la santé et la sécurité de nos entrepreneurs et de nos fournisseurs en raison de contraintes de confidentialité et de détails précis concernant les dangers liés au travail pouvant entraîner des blessures graves.



## 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. Nous avons adopté une approche axée sur la collaboration, conformément à la Loi sur l'équité en matière d'emploi et à la Loi sur les droits de la personne du Canada, et prenons des mesures afin d'assurer des pratiques et un traitement équitable en matière d'emploi dans l'ensemble de l'organisation. Nous cernons les déficits de représentation dans chacune des catégories professionnelles et établissons des objectifs d'embauche précis pour quatre groupes désignés : les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres des minorités visibles.

Le tableau qui suit résume les niveaux de représentation à la fin de l'année par rapport à la disponibilité sur le marché du travail.

### Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport par rapport à celles du marché du travail (2020\*)

Groupe désigné	Administration de l'aéroport de Vancouver	Marché du travail**	Pourcentage au-dessus du marché du travail
<b>Femmes</b>	39,6%	32,9%	+6,7%
<b>Autochtones</b>	1,2%	3,2%	-2%
<b>Personnes handicapées</b>	1,9%	8,0%	-6,1%
<b>Minorités visibles</b>	34,2%	25,1%	+9,1%

\*Les données de 2021 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction de ce rapport. Les données du tableau reflètent nos données de 2020.

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

## Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport par rapport à celles du marché du travail (2019\*)

Groupe désigné	Administration de l'aéroport de Vancouver	Marché du travail**	Pourcentage au-dessus du marché du travail
<b>Femmes</b>	40,9 %	35,4 %	+5,5 %
<b>Autochtones</b>	3,2 %	3,1 %	-0,1 %
<b>Personnes handicapées</b>	2,8 %	8,1 %	-5,3 %
<b>Minorités visibles</b>	34,8 %	26,8 %	+8,0 %

\*Les données de 2020 n'étaient pas disponibles au moment du rapport. Les données du tableau reflètent nos données de 2020.

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

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

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

\*Les données de 2019 n'étaient pas disponibles au moment du rapport. Les données du tableau reflètent nos données de 2020.

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

Incidents de discrimination et mesures correctives prises (GRI 406-1) : Nous n'avons eu aucun incident de discrimination signalé en 2021 (0 en 2020; 0 en 2019). Une préoccupation a été soulevée au sujet d'un contenu inapproprié affiché en milieu de travail, mais pas officiellement dans le cadre de la Politique sur le respect et la violence en milieu de travail de l'Administration de l'aéroport. Le contenu a été immédiatement retiré, et des consultations appropriées ont eu lieu avec toutes les parties prenantes concernées.



## COMMUNAUTÉS LOCALES

### Mobilisation

L'interaction 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. Notre approche est fondée sur notre [charte d'engagement](#) et notre [politique sociale](#), qui consistent à fournir des informations ouvertes, honnêtes et opportunes aux parties prenantes, y compris dans les domaines de l'engagement communautaire local, 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 activités 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. En 2021, nous avons répondu à 319 demandes (387 en 2020; 254 en 2019) par le biais de notre ligne téléphonique et de notre courriel de relations communautaires.

### Relations

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

### Investissement communautaire

En 2021, nous avons appuyé 27 partenaires (24 en 2020; 50 en 2019) en faisant un don de 854 318 \$, dont 49 750 \$ en nature (571 662 \$ en 2020; 1 200 000 \$ en 2019) pour soutenir divers organismes et causes. Cette année, nous avons établi un nouveau partenariat avec le Pacific Autism Family Network, qui exerce ses activités à Sea Island. Nous nous sommes engagés à verser 500 000 \$ sur cinq ans pour appuyer ses efforts visant à faire progresser la recherche et à offrir des services aux personnes atteintes de troubles du spectre de l'autisme et à leurs familles dans l'ensemble de la province. En décembre, nous avons accordé 12 subventions de 20 000 \$ à des organismes locaux qui font un formidable travail pour changer les choses dans notre communauté pendant les 12 jours de dons. L'objectif de ces subventions est de réduire les obstacles à l'obtention de fonds au moyen d'un processus de demande simple afin que nous puissions aider le plus possible les organismes qui ont fait face à des défis pendant la pandémie (GRI 203-1).

# NOTRE ENVIRONNEMENT



## RÉDUCTION DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES ET DE CARBONE

À YVR, nous mettons l'accent sur la réduction des émissions provenant de nos activités. En 2020, YVR est devenu un aéroport carboneutre. En 2021, nous avons atteint la carboneutralité grâce à l'achat de crédits de carbone pour nos émissions directes, indirectes et les voyages d'affaires dans le cadre du [Darkwoods Forest Offset Project](#), situé en Colombie-Britannique. Nous avons aussi obtenu la certification dans la catégorie Neutralité dans le cadre du programme [Airport Carbon Accreditation](#).

En 2021, nous avons également annoncé notre feuille de route pour atteindre nette zéro émission de carbone, qui, conjointement avec notre plan de gestion environnementale, décrit notre engagement à atteindre nette zéro émission directe pour les activités aéroportuaires d'ici 2030. Notre voie vers nette zéro émission est guidée par la réduction des émissions de carbone et l'amélioration de l'efficacité énergétique. Nous gérons nos émissions et notre consommation d'énergie et en faisons rapport (immeubles appartenant à l'Administration de l'aéroport et activités gérées par celui-ci) et 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 de niveau 1 représentent les émissions directes, notamment celles du parc de véhicules, de l'exploitation de la centrale, des génératrices d'alimentation de secours et les frigorigènes. Les émissions de niveau 2 représentent les émissions indirectes de l'électricité achetée. Ces limites opérationnelles sont définies par le Protocole sur les gaz à effet de serre élaboré par le World Business Council for Sustainable Development et le World Resources Institute.

## Émissions directes et indirectes de GES (tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>) [GRI 305-1, 305-2]\* :

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012**
<b>Émissions directes de niveau 1</b>	9 669	8 293	8 616	7 808	8 945	6 985	8 058	8 865	8 493	8 025
<b>Émissions indirectes de niveau 2***</b>	872****	3 516	3 180	2 714	3 387	3 382	3 490	3 129	3 362	3 880
<b>Total</b>	10 541	11 809	11 796	10 522	12 332	10 367	11 547	11 994	11 855	11 905

Émissions de CO<sub>2</sub> biogénique en 2021 : 76 t Co2e

\*Les émissions sont calculées à l'aide d'une méthodologie conforme au cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2020 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, avril 2021). Les valeurs du potentiel de réchauffement planétaire sont tirées du sixième rapport annuel du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui a été publié en août 2021.

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

\*\*\*En 2021, le gouvernement de la Colombie-Britannique a révisé les facteurs d'émission pour l'électricité achetée de 2012 à 2020 afin d'inclure les importations d'électricité. Les émissions d'électricité de niveau 2 ont été révisées de 2012 à 2020 pour tenir compte de ces nouveaux facteurs d'émission, ainsi que d'une mise à jour des émissions annuelles totales pour ces années. Une révision mineure des comptes d'émission de gaz pour 2020 a été effectuée en 2021 en raison des redevances payables contre vérification, ce qui a entraîné une correction mineure de nos émissions de niveau 1 pour 2020.

\*\*\*\*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. Compte tenu de ces changements, le facteur d'émission de l'électricité était de 9,7 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/GWh en 2021, comparativement à 40,1 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/GWh en 2020.

Notre empreinte carbone a diminué de 11 pour cent en 2021 par rapport à 2020 et l'intensité de nos émissions s'est chiffrée à 1,49 tonne/1 000 passagers (1,62 tonne/1 000 passagers en 2020; 0,45 tonne/1 000 passagers en 2019) des émissions combinées des niveaux 1 et 2 (GRI 305-4). Bien que notre empreinte d'émissions pour 2021 ait été inférieure à celle de 2020, cette réduction était attribuable à des changements apportés à la méthodologie de calcul du facteur d'émission pour l'électricité du gouvernement de la Colombie-Britannique. En 2022, cette méthodologie a été mise à jour afin de mieux refléter l'intensité en carbone de l'électricité consommée en Colombie-Britannique à compter de 2021. Cette réduction des émissions pour 2021 est le résultat de ces facteurs externes et non celui d'une réduction de notre consommation de ressources énergétiques. En fait, nous avons consommé plus de gaz naturel, de diesel et d'électricité en 2021 qu'en 2020, car même si nous avons lancé, en 2021, des activités de planification liées à la feuille de route pour nette zéro émission, nous avons continué à composer avec des investissements limités en raison des répercussions de la COVID-19. Des conditions météorologiques extrêmes, à savoir un dôme de chaleur estival et des températures hivernales froides prolongées, l'ajout de surface de plancher pour l'agrandissement du Quai D; et des exigences accrues en matière de ventilation pour la circulation de l'air extérieur conformément aux recommandations de Santé Canada ont entraîné une augmentation de l'utilisation de gaz naturel et d'électricité. Étant donné les

restrictions imposées par Fortis BC, nous avons eu recours au diesel pour chauffer les bâtiments des aérogares durant une courte période en raison d'une pénurie de gaz naturel à l'échelle de la province pendant les grands froids. Nous avons également utilisé plus de carburant pour la production d'électricité d'urgence en 2021 et nous avons connu une fuite de réfrigérant associée à un refroidisseur défectueux nouvellement installé.

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

Énergie non renouvelable totale		2021	2020	2019
<b>Flotte de véhicules</b>	Essence pure	4 457	4 512	5 254
	Diésel pur	10 407	8 897	14 288
<b>Génératrice d'alimentation de secours</b>	Diésel pur	2 946	2 303	1 451
<b>Énergie non renouvelable totale</b>		17 810	15,712	20 993

Énergie renouvelable totale		2021	2020	2019
<b>Flotte de véhicules</b>	Éthanol pur	326	330	384
	Biodiésel pur	509	435	698
<b>Génératrice d'alimentation de secours</b>	Biodiésel pur	139	113	71
<b>Énergie éolienne</b>		22	23	18
<b>Énergie solaire thermique</b>		8 605	8 668	8 759
<b>Énergie solaire photovoltaïque</b>		27	28	29
<b>Géothermie</b>		4 146	5 530	6 403
<b>Énergie renouvelable totale</b>		13 774	15 127	16 362

Consommation totale d'énergie – électricité, chauffage et refroidissement		2021	2020	2019
<b>Achat d'électricité</b>	Hydro	323 718	315 618	382 822
<b>Chauffage et refroidissement</b>	Gaz naturel	150 134	140 798 *	126 149
	Diésel pur	3 084	0	5 848
	Biodiésel pur	151	0	286
<b>Total</b>		477 086	456 416 *	515 105

\* Les facteurs de conversion sont mentionnés dans le cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2020 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, avril 2021).

Consommation totale d'énergie	2021	2020	2019
<b>Électricité, chauffage et refroidissement</b>	477 086	456 416 **	515 105 **
<b>Énergie non renouvelable</b>	17 810	15 712	20 993
<b>Renouvelable</b>	13 774	15 127	16 362
<b>Consommation totale globale d'énergie</b>	508 670	487 255 **	552 460 **

\*\*En 2021, une correction des données antérieures sur les services publics a entraîné une révision mineure de nos valeurs déclarées pour le gaz naturel en 2020, ainsi que de notre consommation totale d'énergie pour cette année-là.

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 de passagers et des marchandises sur l'île et dans les bâtiments de l'Administration hors de l'aéroport, et bien qu'elles dépassent la portée immédiate de notre engagement de nette zéro émission, nous collaborons étroitement avec nos partenaires pour permettre la réduction de toutes les émissions. Ces émissions de la chaîne d'approvisionnement ou de niveau 3 pour 2021 sont estimées à 179 448 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> (2020 – 172 843 tonnes en 2020; 344 319 en 2019). Ces émissions ont considérablement diminué par rapport aux niveaux de 2019 en raison de la réduction des vols et de l'activité aéroportuaire que l'aéroport connaît toujours à cause de la diminution du trafic de passagers associée à la COVID-19.



Nous nous préparons également aux répercussions des changements climatiques, surtout aux conditions météorologiques extrêmes. L'aéroport, entouré de l'océan Pacifique et du fleuve Fraser, est vulnérable à la montée du niveau de la mer, aux régimes climatiques en transformation et aux dangers naturels. L'Administration de l'aéroport a pris des mesures proactives pour atténuer l'incidence des changements climatiques. Nous participons à une initiative multipartite portant sur l'élaboration d'une stratégie coordonnée de gestion des inondations pour le cours inférieur du leuve Fraser tout en poursuivant notre plan pluriannuel visant à monter nos digues et à gérer les eaux pluviales.

## Surveillance des polluants atmosphériques sur Sea Island (GRI A05\*\*)

Moyennes annuelles	2020	2019	2018	Objectifs pour le Grand Vancouver
<b>Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) [ppb]</b>	11	14	14	17*
<b>Monoxyde de carbone (CO) [ppb]</b>	210	239	253	Aucune moyenne annuelle
<b>Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) [ppb]</b>	0,2	0,4	0,5	5
<b>Particules fines (PM<sub>2,5</sub>) [µg/m<sup>3</sup>]</b>	6,1	5,2	7,0	8
<b>Particules fines (PM<sub>10</sub>) [µg/m<sup>3</sup>]</b>	12,0	11,7	12,9	20
<b>Ozone (O<sub>3</sub>) [ppb]</b>	18	16	17	Aucune moyenne annuelle

\*1 ppb = 0,001 ppm. Les données sur la qualité de l'air sont conformes aux données pertinentes sur la qualité de l'air ambiant; aucun objectif relatif à la moyenne annuelle de monoxyde de carbone et d'ozone n'a été fixé pour le Grand Vancouver. Objectif NO2 mis à jour en 2020 pour passer de 20 ppb à 17 ppb.

\*\*Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : ce rapport présente les données de 2020, ce qui représente la période de déclaration la plus récente fournie par le Grand Vancouver.



## CONSOMMATION D'EAU

Nous travaillons en collaboration avec nos partenaires commerciaux, les compagnies aériennes et les communautés afin de réduire au minimum la consommation d'eau potable dans les différents points où elle est utilisée par l'aéroport. Notre approche est mise en évidence dans notre [plan de gestion environnementale](#).

Cible : Améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'eau potable à Sea Island de 50 pour cent par rapport au niveau de référence de 2012 de 69 L/PAX d'ici 2024.

Résultats de 2021 : La consommation d'eau potable par passager a augmenté de 42 pour cent par rapport aux niveaux de 2012 (97 L/PAX).

Nous surveillons toute l'eau consommée sur Sea Island, y compris celle utilisée par nos partenaires commerciaux. Nous travaillons à réduire et à mesurer la consommation d'eau potable dans tous les points où elle est utilisée par l'aéroport. La majeure partie de l'eau consommée est liée aux passagers – les appareils sanitaires et les restaurateurs – et la réduction du nombre de passagers depuis 2019 a entraîné une baisse considérable de l'utilisation. La quantité totale en 2021 était de 689 803 m<sup>3</sup> (2020 – 583 737 m<sup>3</sup> en 2020; 1 013 350 m<sup>3</sup> en 2019) (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 le volume global de notre consommation d'eau ait considérablement diminué, la réduction du nombre de passagers a entraîné une utilisation moins efficace de l'eau à 97 L/passager (2020 – 80 L/passager en 2020; 42 L/passager en 2019).

(GRI 303-3; version 2018)

Sources d'eau	2021	2020	2019
<b>Eau de surface</b>	*0,620	0.620	0,620
<b>Eaux souterraines</b>	0	0	0
<b>Eau de mer</b>	0	0	0
<b>Eau extraite</b>	0	0	0
<b>Eau utilisée par des tiers</b>	**689,803	583,737	1 101,350
<b>Total</b>	690,423	584,357	1 101,970

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

\*\*Le prélèvement total d'eau provient de la ville de Richmond, soit de trois bassins versants du district régional du Grand Vancouver : les bassins hydrographiques de Capilano, Seymour et Coquitlam. Selon l'Atlas mondial des risques liés à l'eau, 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.

## 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 des pistes. La consommation dans l'ensemble de ces bâtiments a été de 151 521 m<sup>3</sup> (115 230 m<sup>3</sup> en 2020; 366 290 m<sup>3</sup> en 2019) de sources municipales et 620 m<sup>3</sup> d'eau de pluie (GRI 303-3), ce qui représente 22 pour cent de la consommation d'eau totale sur Sea Island.



### SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES

Pour atténuer notre impact opérationnel sur Sea Island et au-delà, nous organisons nos efforts dans le cadre du [plan de gestion environnementale d'YVR](#), qui établit une priorité stratégique claire – améliorer la santé des écosystèmes – avec des cibles et objectifs précis.

Cible : Maintenir la certification Salmon-Safe

Résultats de 2021 : Obtention de la certification Salmon-Safe (recertification en cours)

Comme nous louons de Transports Canada 13,4 km<sup>2</sup> de terres sur Sea Island, nous sommes également chargés d'assurer l'équilibre entre la sécurité des opérations aéroportuaires, la gestion de la faune et la protection de l'environnement. Entourant Sea Island, l'estuaire du fleuve Fraser 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, Sea Island Conservation Area, Swishwash Island, Iona Island Regional Park et McDonald Beach Park. (GRI 304-1)

En mettant l'accent sur la surveillance réglementaire et la santé des écosystèmes, nous effectuons des examens environnementaux de tous les projets de construction et d'aménagement proposés à YVR. Ces évaluations permettent de déterminer les répercussions possibles, comme la perte d'habitats sensibles, et incluent une analyse des incidences sociales possibles.

En 2021, nous avons effectué des examens environnementaux de 90 projets (90 en 2020; 89 en 2019), comme l'exige l'article 82 de la Loi sur l'évaluation d'impact. Nous avons constaté qu'aucun des projets ne devrait entraîner d'effets environnementaux négatifs importants. En 2021, 85 de ces 90 projets (89/90 en 2020; la totalité en 2019) examinés à la lumière de la Loi sur l'évaluation d'impact répondaient aux critères d'exclusion de l'arrêté ministériel émis aux termes de l'article 88 et n'ont donc pas été publiés dans le Registre canadien d'évaluation d'impact. Les projets suivants ont été publiés dans le registre pour permettre au public de formuler des commentaires :

- remplacement du transformateur de BC Hydro
- améliorations du système de réservoirs de carburant proposées par la Corporation des installations de carburant de l'Aéroport de Vancouver
- modernisation du chemin Ferguson
- remplacement de la station de pompage pour le drainage et du canal de drainage unidirectionnel
- agrandissement du stationnement FedEx

Nous surveillons régulièrement les projets de construction afin de nous assurer que les mesures d'atténuation sont mises en oeuvre et qu'elles continuent d'être efficaces. En 2021, nous avons effectué plus de 80 (plus de 100 en 2020) visites de sites 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'a causé d'effets environnementaux ou sociaux négatifs importants.



## EFFLUENT ET DÉCHETS

La gestion des déchets est un des livrables clés indiqués dans le [plan de gestion environnementale](#) d'YVR, tout comme les plans et programmes subséquents axés sur le traitement de différents types de déchets comme les déchets dangereux, les déchets non dangereux et l'eau évacuée.

Cible : 60 pour cent de déchets détournés de la mise en décharge d'ici 2024.

**Résultats de 2021** : 48 pour cent de déchets détournés de la mise en décharge.

Les déchets produits en 2021 ont diminué en raison de l'incidence de la COVID-19 sur le trafic de passagers. La quantité totale de déchets produits a diminué de 14 pour cent, ce qui a entraîné une réduction des déchets envoyés à la décharge.

## Réacheminement total des déchets :

	2021	2020	2019
<b>Déchets totaux (kg)</b>	1,5M	1,7M	4,8M
<b>Taux de détournement</b>	48%	52%	54%

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

	2021	2020	2019
<b>Type I</b>	1,085 m <sup>3</sup>	1 144 m <sup>3</sup>	1 441 m <sup>3</sup>
<b>Type IV</b>	149 m <sup>3</sup>	258 m <sup>3</sup>	245 m <sup>3</sup>
<b>Dégivrage de la chaussée</b>	496 tonnes*		
<b>Rejet et captage aux fins de traitement</b>	1 120 m <sup>3</sup> **	6 097 m <sup>3</sup>	3 805 m <sup>3</sup>

\* À compter de 2021, les données sur le dégivrage et l'élimination de la glace des pistes sont divulguées; aucune information comparative n'est disponible.

\*\* Les volumes capturés comprennent à la fois le liquide de dégivrage et les précipitations.

## Déchets produits (GRI 306-2; version 2020) :

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

Type de déchets	Déchets générés			Déchets non destinés à l'élimination			Déchets destinés à l'élimination		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
en tonnes métriques (t)	12 694	3 575	86 399	11 735	2075	81 912	959	1 500	4 487

Poids total des déchets dangereux et non dangereux, en 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	11	11	0
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	12	0	12
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	15	0	15
Matériaux contenant des fibres d'amiante	4	0	4
<b>Total des déchets dangereux</b>	<b>43</b>	<b>11</b>	<b>32</b>

Déchets non dangereux	Déchets générés	Déchets non destinés à l'élimination	Déchets destinés à l'élimination
Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants	537	537	0
Baguettes, manches de balai	1	1	0
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	165	165	0
Autres déchets	779	0	779
Déchets de construction	11 168	11 021	148
<b>Total des déchets non dangereux</b>	<b>12 650</b>	<b>11 724</b>	<b>926</b>

## Déchets réacheminés\* (GRI 306-4; version 2020) :

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

Hors site								
Préparation à la réutilisation			Recyclage			Autres options de récupération		
2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
3	2	5	11 732	2 073	81 907	0	0	0

\*Aucun déchet sur le site non destiné à l'élimination

## Poids total des déchets dangereux et non dangereux, en 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	8	0
Total des déchets dangereux non destinés à l'élimination	3	8	0
Déchets non dangereux	Hors site		
	Préparation à la réutilisation	Recyclage	Autres options de récupération
Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants	0	537	0
Baguettes, manches de balai	0	1	0
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur**	0	165	0
Déchets de construction	0	11 021	0
Total des déchets non dangereux non destinés à l'élimination	0	11 724	0

\*\*Le composteur sur le site n'a pas été utilisé en 2021 en raison du faible volume de déchets.

## Déchets destinés à l'élimination\*\* (GRI 306-5; version 2020) :

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

Hors site								
Incinération*			Enfouissement			Autre		
2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
12	23	72	946	1 476	4 414	0	0	0

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

\*\*Aucun déchet sur le site destiné à l'élimination, par opération d'élimination.

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

Déchets dangereux	Hors site		
	Incinération*	Enfouissement	Autre
<b>Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale</b>	12	0	0
<b>Autres déchets (p. ex., filtres à huile)</b>	0	15	0
<b>Matériaux contenant des fibres d'amiante</b>	0	4	0
<b>Total des déchets dangereux destinés à l'élimination</b>	12	20	0
Déchets non dangereux	Non-Hazardous Waste		
	Incinération*	Enfouissement	Autre
<b>Autres déchets</b>	0	779	0
<b>Déchets de construction</b>	0	148	0
<b>Total des déchets non dangereux destinés à l'élimination</b>	0	926	0

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



## Notre engagement corporatif

Dans le cadre de notre engagement à réduire au minimum les répercussions de nos activités sur les terres, l'eau et l'écosystème de Sea Island et des environs, et en tant que chef de file en matière de gérance environnementale et de durabilité, nous nous sommes donné l'obligation de réduire notre consommation directe de papier, de continuer à en réduire considérablement l'utilisation comme nous le faisons depuis 2020 et d'aider nos partenaires à réduire de 30 pour cent le papier utilisé dans l'aérogare. Nous avons réussi à réduire notre consommation directe de papier en imprimant 646 910 pages, ce qui est bien mieux que notre objectif de 1 026 717 pages, soit une réduction de 37 pour cent par rapport à 2020. Nous n'avons pas été en mesure d'atteindre nos objectifs en matière de cartes d'embarquement et de reçus au contrôle frontalier en raison d'une série de nouvelles exigences relatives à la production de preuves de vaccination lors du processus d'enregistrement. Nous continuons de collaborer avec nos partenaires commerciaux et les passagers pour encourager l'utilisation de cartes d'embarquement électroniques (sans papier) et de voyages sans contact.



### BRUIT AÉRONAUTIQUE

Nous gérons le bruit des aéronefs en tentant d'équilibrer la nécessité d'offrir des voyages sécuritaires et pratiques en tout temps et d'avoir une vie urbaine agréable; l'information sur notre approche est mise en évidence sur notre [site web](#), dans notre [Plan de gestion du bruit 2019-2023](#) et dans notre [Rapport annuel sur le bruit](#).

Questionnaire du sondage communautaire : 92 pour cent (88 pour cent en 2020; 85 pour cent en 2019) des répondants ont déclaré ne pas être ennuyés par le bruit des aéronefs.

	2021	2020	2019
<b>Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs</b>	144	178	77

# 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 1er janvier au 31 décembre 2021. Seules nos données sur la qualité de l'air ambiant (GRI A05) et l'équité en matière d'emploi (GRI 405-1) indiquées cidessous ne figurent pas dans cet index.

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
<b>DIVULGATION GÉNÉRALE ET GOUVERNANCE (NOTRE LEADERSHIP)</b>		
<b>L'ORGANISATION ET SES PRATIQUES DE DÉCLARATION</b>		
2-1	Détails organisationnels	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Nom de l'organisation : Administration de l'aéroport de Vancouver</li> <li>b. Capital et forme juridique : <a href="#">Notre direction</a>, p.15</li> <li>c. Lieu géographique du siège : Sea Island, Richmond (Colombie- Britannique), Canada</li> <li>d. Pays d'exploitation : L'Administration de l'aéroport de Vancouver exerce ses activités à Richmond, en Colombie- Britannique, au Canada</li> </ul>
2-2	Entités incluses dans les rapports sur la durabilité de l'organisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Entités énumérées dans ses rapports sur la durabilité : Administration de l'aéroport de Vancouver. À l'exception des <a href="#">états financiers consolidés</a>, nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans le présent rapport</li> <li>b. États financiers consolidés vérifiés : veuillez consulter nos <a href="#">états financiers consolidés</a></li> <li>c. À l'exception des <a href="#">états financiers consolidés</a>, nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans le présent rapport</li> </ul>
2-3	Période de déclaration, fréquence et point de contact	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Période de déclaration et fréquence du rapport annuel et rapport sur la durabilité : Du 1er janvier au 31 décembre 2021, annuel</li> <li>b. Période de déclaration des états financiers consolidés : Du 1er janvier au 31 décembre 2021</li> <li>c. Date de publication du rapport annuel et rapport sur la durabilité : 26 avril 2022</li> <li>d. Point de contact : Les questions peuvent être adressées à <a href="mailto:sustainability@dyvr.ca">sustainability@dyvr.ca</a></li> </ul>

**2-4** Redressement d'information a. Veuillez consulter la note en bas de page pour GRI 302-1, 305-1, 305-2

**2-5** Certification externe a. [Veuillez consulter le mandat du Comité des finances et de la vérification](#)  
b. À l'exception des [états financiers consolidés](#), ce rapport n'a pas fait l'objet d'une certification externe.

## ACTIVITÉS ET TRAVAILLEURS

**2-6** Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires a. Qui nous sommes : [À propos de ce rapport](#) , p.3  
b. i. [Activités, produits, services et marchés desservis](#) : Nos activités, p. 8  
ii. Chaîne d'approvisionnement : [Impact économique direct](#), p. 20  
iii. Parties prenantes : [Nos parties prenantes](#), p. 23  
c. Partenaires commerciaux : [Rapport annuel 2021](#)  
Modifications significatives : [Impact économique direct](#), p. 20

**2-7** Employés Nombre total d'employés : [employés et notre communauté](#), p. 28

Environ 200 entrepreneurs ont été embauchés pour effectuer des travaux ou offrir des services sur Sea Island. L'estimation du nombre d'entrepreneurs est fondée sur des listes compilées de fournisseurs et ne comprend pas les fournisseurs engagés par des filiales, des sous-traitants, des fournisseurs de biens, d'équipement et de matériel, ou des entités autorisées à exercer des activités à YVR. Une liste détaillée des contrats à fournisseur unique de l'Administration de l'aéroport pour 2021 est disponible [ici](#). En date du 31 décembre 2021, 210 bénévoles ont participé à notre programme de bénévoles en veste verte. En raison de la pandémie, notre programme a été interrompu de février 2020 à mars 2021. Pour la période de 2019, nous avons un total de 400 bénévoles.

## GOVERNANCE

<b>2-9</b>	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 divulgations connexes, veuillez consulter <a href="#">À propos du conseil</a> . Pour de plus amples renseignements sur la composition et la diversité du conseil d'administration et la diversité, veuillez consulter notre direction, p. 16 <a href="#">dans le présent rapport</a> .
<b>2-10</b>	Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	Pour en savoir plus sur le processus de nomination et de sélection des membres du conseil, veuillez consulter <a href="#">À propos du Conseil</a> .
<b>2-11</b>	Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	Annalisa King est présidente du conseil d'administration; <a href="#">Conseil d'administration</a>
<b>2-12</b>	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	Le <a href="#">mandat</a> du conseil d'administration et de ses comités décrit en détail leurs responsabilités 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 notre rapport de données sur la responsabilisation. Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller le système de gestion du risque d'entreprise (GRE) de l'Administration et de s'assurer que le rendement de cette dernière en matière de durabilité est communiqué à la population de manière adéquate et équitable.
<b>2-13</b>	Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	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 notre rapport de données sur la responsabilisation. Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller le système de gestion du risque d'entreprise (GRE) de l'Administration et de s'assurer que le rendement de celle-ci en matière de durabilité soit adéquatement et équitablement rendu public. <a href="#">Mandat</a> .
<b>2-14</b>	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 soit adéquatement et équitablement rendu public. <a href="#">Mandat</a> .

<b>2-15</b>	Conflits d'intérêts	Le code de conduite des administrateurs et les règles concernant les conflits d'intérêts se trouvent dans le guide des règles et pratiques en matière de gouvernance du conseil d'administration. <a href="#">Lignes directrices pour la gouvernance d'entreprise</a>
<b>2-16</b>	Communication des préoccupations majeures	L'Administration de l'aéroport a une politique officielle en matière de dénonciation. En plus des moyens internes de signalement, la politique de dénonciation prévoit la possibilité de faire une dénonciation par l'entremise d'une ligne téléphonique confidentielle ou du site web d'un tiers. Le nombre total de préoccupations critiques est affiché en ligne. <a href="#">Lignes directrices pour la gouvernance d'entreprise</a>
<b>2-17</b>	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 guide des règles et pratiques en matière de gouvernance du conseil d'administration. <a href="#">Lignes directrices pour la gouvernance d'entreprise</a>
<b>2-18</b>	Évaluation du rendement de l'organe de gouvernance le plus élevé	Le processus annuel d'examen de l'efficacité du conseil, des comités et de chacun des administrateurs est décrit dans le guide des règles et pratiques en matière de gouvernance. <a href="#">Lignes directrices pour la gouvernance d'entreprise</a>
<b>2-19</b>	Politiques de rémunération	Veillez consulter la section sur Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration, <a href="#">p. 17</a>
<b>2-20</b>	Procédure de détermination de la rémunération	Veillez consulter la section sur Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration, <a href="#">p. 17</a>
<b>2-21</b>	Indice de rémunération totale annuelle	Veillez consulter la section sur Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration, <a href="#">p. 17</a>
<b>STRATÉGIE, POLITIQUES ET PRATIQUES</b>		
<b>2-22</b>	Déclaration sur la stratégie de développement durable	<a href="#">Rapport annuel 2021</a>
<b>2-23</b>	Engagements de principe	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, <a href="#">p. 15</a>
<b>2-24</b>	Intégration des engagements de principe	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, <a href="#">p. 15</a>
<b>2-25</b>	Processus pour remédier aux répercussions négatives	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, <a href="#">p. 15</a>
<b>2-26</b>	Mécanismes pour obtenir des conseils et soulever des préoccupations	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, <a href="#">p. 15</a>

2-27	Respect des lois et des règlements	Il n'y a eu aucun cas important de nonconformité aux lois et aux règlements au cours de la période de référence de 2021.
2-28	Adhésion à des associations	<p>Adhésion à des associations : Conseil international des aéroports, Conseil des aéroports du Canada, Chambre de commerce du Grand Vancouver, 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, Tourism Vancouver, Chambre de commerce de Richmond, Chambre de commerce de Surrey et Tourism Industry Association of BC.</p> <p>Partenariats : L'Administration de l'aéroport a établi des partenariats avec la Chambre de commerce du Grand Vancouver, 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 Panthéon de l'aviation du Canada, la BC Women's Hospital Foundation, le BC Aviation Council, Destination Canada, Destination British Columbia, Tourism Vancouver, Vancouver Hotel Destination Association, Rocky Mountaineer et Tourism Richmond</p>
2-29	Approche de la participation des parties prenantes	Évaluation de la matérialité, nos parties prenantes , <a href="#">p. 4</a>
2-30	Convention collective	Au 31 décembre 2021, 71,5 % des employés étaient régis par notre convention collective.

### ÉTHIQUE DES AFFAIRES (sujet important)

414-1	Nouveaux fournisseurs sélectionnés en fonction de critères sociaux	Impact économique direct, <a href="#">p. 20</a>
205-2	Communication et formation sur les politiques et les procédures de lutte contre la corruption	Éthique des affaires, <a href="#">p. 15</a>

## INCIDENCE ÉCONOMIQUE (NOS ACTIVITÉS)

### IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT (sujet important)

201-1	Valeur économique directe générée et distribuée :	Impact économique direct, <a href="#">p. 20</a>
-------	---	---

### SERVICES AÉRIENS ET CORRESPONDANCES (sujet important)

A01	Nombre total de passagers par année, réparti par vols internationaux et intérieurs, puis selon la provenance, la destination et la correspondance, incluant les passagers en transit	Services aériens, passagers et fret, <a href="#">p. 7</a>
-----	--	---

### SERVICE À LA CLIENTÈLE (sujet important)

418-1	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la vie privée des clients et à la perte de leurs données	Sécurité et sûreté, <a href="#">p. 12</a>
Particulier à YVR	Qualité du service à la clientèle	Service à la clientèle, <a href="#">p. 11</a>

## ENVIRONNEMENT (NOTRE ENVIRONNEMENT)

### ÉNERGIE (sujet important)

302-1	Consommation d'énergie au sein de l'organisation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, <a href="#">p. 39</a>
-------	--	---

### CONSOMMATION D'EAU (sujet important)

303-3, version 2018	Prélèvement d'eau	Consommation d'eau, <a href="#">p. 42</a>
---------------------	-------------------	---

### SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES (sujet important)

304-1	Sites d'activité détenus, loués ou gérés, situés dans ou à proximité des aires protégées et des zones riches en biodiversité à l'extérieur des aires protégées	Santé des écosystèmes, <a href="#">p. 43</a>
-------	--	--

### ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES (sujet important)

305-1	Émissions directes (niveau 1) de GES (en tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> )	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, <a href="#">p. 38</a>
305-2	Émissions indirectes (niveau 2) de GES (en tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> )	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, <a href="#">p. 38</a>

<b>305-4</b>	Intensité des émissions de GES	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, <a href="#">p. 38</a>
<b>A05</b>	Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (µg/m <sup>3</sup> ) ou en parties par million (ppm) selon le régime de réglementation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, <a href="#">p. 41</a>

### EFFLUENTS ET DÉCHETS (sujet important)

<b>A06</b>	Liquides de dégivrage et d'antigivrage pour les aéronefs et les chaussées utilisés et traités, en m <sup>3</sup> et/ou en volume (GRI A06) :	Effluents et déchets, <a href="#">p. 45</a>
<b>306-3, version 2020</b>	Déchets générés	Effluents et déchets, <a href="#">p. 45</a>
<b>306-4, version 2020</b>	Déchets non destinés à l'élimination	Effluents et déchets, <a href="#">p. 45</a>
<b>306-5, version 2020</b>	Déchets destinés à l'élimination	Effluents et déchets, <a href="#">p. 45</a>

### TRANSPORT TERRESTRE (sujet important)

<b>Particulier à YVR</b>	Proportion de passagers aériens sondés qui utilisent le transport en commun	Transport terrestre, <a href="#">p. 13</a>
--------------------------	---	--

### BRUIT AÉRONAUTIQUE (sujet important)

<b>Particulier à YVR</b>	Questionnaire du sondage communautaire	Bruit aéronautique, <a href="#">p. 49</a>
<b>Particulier à YVR</b>	Nombre total de plaintes/ 10 000 aéronefs	Bruit aéronautique, <a href="#">p. 49</a>

### INCIDENCE SOCIALE (NOTRE COMMUNAUTÉ)

#### Impact économique indirect (sujet important)

<b>203-1</b>	Investissements dans l'infrastructure et les services financés	Investissements communautaires, <a href="#">p. 36</a>
--------------	--	---



## PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI (sujet important)

401-1	Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel	Pratiques en matière d'emploi, <a href="#">p. 29</a>
404-2	Programmes d'amélioration des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	Pratiques en matière d'emploi, <a href="#">p. 30</a>

## SANTÉ ET SÉCURITÉ DES EMPLOYÉS (sujet important)

403-9, version 2018	Accidents de travail	Santé et sécurité des employés, <a href="#">p. 33</a>
---------------------	----------------------	---

## DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES (sujet important)

405-1	Diversité des organes de gouvernance et des employés	Diversité et égalité des chances, <a href="#">p. 16</a> , <a href="#">p. 35</a>
406-1	Incidents de discrimination et mesures correctives prises	Diversité et égalité des chances, <a href="#">p. 35</a>

## COMMUNAUTÉS LOCALES (sujet important)

413-1	Activités menées avec la participation de la communauté locale, évaluations d'impact et programmes d'aménagement	L'Administration de l'aéroport de Vancouver exploite un seul aéroport, ce qui équivaut à 100 pour cent. Communautés locales, <a href="#">p. 36</a>
-------	--	--

## SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (sujet important)

A09	Nombre annuel total d'impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	Sécurité et sûreté, <a href="#">p. 13</a>
-----	---	---