



Rapport annuel de 2020 : Données sur la responsabilisation

Les renseignements et les données qui suivent achèvent notre rapport annuel 2020 et s'appuient sur les normes de production de rapports sur la durabilité de la Global Reporting Initiative (GRI), le cas échéant, mais peuvent ne pas inclure tous les indices de la GRI. Le présent rapport reflète les répercussions environnementales, économiques, sociales 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 ne comprend pas les répercussions de nos filiales, sauf 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 été certifié à l'externe.

Tout au long du rapport, nous faisons référence aux données et aux renseignements supplémentaires contenus dans le Rapport annuel de 2020, aux états financiers consolidés et aux renseignements publiés sur notre site Web.

Les références faites tout au long de notre rapport comprennent : La norme de Global Reporting Initiative (GRI : xxx-x) et les [Objectifs de développement durable de l'ONU](#).

Table des matières

Rapport annuel de 2020 : Données sur la responsabilisation	1
Mobilisation des parties prenantes	2
Notre leadership	2
Nos activités	9
Notre impact économique	12
Nos gens et notre communauté	15
Notre environnement	21
Indice du contenu de la Global Reporting Initiative	28





Mobilisation des parties prenantes

Nos parties prenantes sont toute personne qui a une influence sur les activités de l'Administration de l'aéroport ou qui est touchée par celles-ci, c'est-à-dire les passagers, les employés, les communautés locales et un large éventail de partenaires. Notre approche en matière de participation des intervenants est décrite sous [Communautés locales](#) et notre rapport annuel 2020 est présenté pour la première fois de leur point de vue.

Nos données de 2020 sont axées sur 17 sujets importants, qui reflètent notre incidence et où nous avons 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 de contenu](#). Ces sujets importants sont présentés dans le contexte des et des [Objectifs de développement durable des Nations Unies](#).

Les parties prenantes consultées pour déterminer les sujets importants 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 en comparant 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 neuf d'entre eux, et les références sont visibles tout au long du présent rapport.



Notre leadership

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 exploite 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 de l'YVR.





Nos administrateurs doivent s'acquitter de leurs fonctions avec honnêteté, intégrité et de bonne foi, conformément au [Governance Rules and Practice Manual](#) (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 sur la gouvernance de l'entreprise](#) en suivant les mêmes lignes directrices que les entreprises 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 et d'organismes de réglementation. L'[éthique en milieu de travail](#) constitue un volet essentiel de l'Administration de l'aéroport — en tant qu'exigence réglementaire et partie intégrante de notre culture — et nous considérons sa gestion comme une dimension incontournable de la conduite des affaires. 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 chaque année un module de formation sur notre [Code de déontologie](#), afin d'assurer la compréhension et la conformité organisationnelles.
- En vertu de notre [politique de dénonciation](#), nous avons reçu une plainte d'un entrepreneur dénonciateur alléguant un problème de respect en milieu de travail avec un autre entrepreneur. Notre service des RH a mené une enquête externe approfondie et a conclu qu'il n'y avait pas eu de harcèlement (GRI 102-17).

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 des [Principes directeurs](#).

Rémunération des membres du comité de direction et 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. Le président et chef de la direction ne reçoit aucune rémunération supplémentaire pour ses





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

Principes de rémunération

1. La rémunération versée aux administrateurs ne récompensera ni ne pénalisera indûment une personne qui a choisi de siéger au conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport de Vancouver plutôt qu'à un autre conseil d'administration.
2. Tous les deux ans, le conseil examine les données du marché et fixe la rémunération à un niveau qui correspond généralement à la moyenne de la rémunération versée aux administrateurs des sociétés comparables - définie au point sept ci-dessous.
3. Afin de tenir compte à la fois des responsabilités inhérentes et des engagements de temps variables, chaque administrateur sera payé au moyen d'une combinaison d'honoraires annuels et de jetons de présence pour chaque réunion à laquelle il a assisté.
4. Afin de tenir compte du temps et des responsabilités supplémentaires liés à la présidence d'un comité ou d'un groupe de travail, les administrateurs recevront une rémunération supplémentaire sous forme d'honoraires annuels supplémentaires.
5. Afin de tenir compte des responsabilités fiduciaires supplémentaires et des engagements en matière de temps que comporte ce rôle, le président du comité de vérification aura droit à 125 % des honoraires annuels supplémentaires.
6. Le président du conseil d'administration reçoit des honoraires annuels correspondant à 275 % de la rémunération annuelle moyenne totale des autres administrateurs.
7. Les sociétés comparables sur lesquelles s'appuient les examens de 2017 et de 2019 sont les suivantes :
 - 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 (c.-à-d. de 50 % à 200 %) et dont les actions sont cotées en bourse.
8. Le conseil d'administration est guidé par les calculs suivants, mais il n'est pas lié par ceux-ci :

$(a + b + c) \text{ divisé par } 3 = \text{moyenne des sociétés comparables}$





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

La rémunération des administrateurs non-cadres en 2020 est présentée dans le tableau ci-après.

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

En raison de la COVID-19, les administrateurs ont convenu de réduire de 10 % leurs honoraires et leurs frais de participation aux réunions à compter du 1^{er} mai 2020. De plus, les administrateurs n'ont pas été payés pour assister à des réunions supplémentaires tenues pour discuter de l'impact de la COVID-19 sur YVR. Les administrateurs reçoivent également un remboursement pour des dépenses raisonnables, qui sont examinées par le président et le secrétaire général. Les dépenses du président sont examinées par le président du comité de la gouvernance. Nous ne remboursons pas les frais de déplacement des administrateurs pour assister aux réunions du conseil et des comités, à moins que l'administrateur ne réside à l'extérieur du district régional du Grand Vancouver.

La rémunération totale versée à chaque administrateur en 2020 était la suivante :

A. King*	164 790 \$	H. Jampolsky**	21 311 \$
H. Acheson	55 300 \$	K. Kramer**	32 759 \$
J. Caron**	21 311 \$	J. Leversage	55 860 \$
J. Currie	78 410 \$	D. Nomura**	35 730 \$
M. A. Davidson	63 425 \$	K. Panatch	54 880 \$
F. Fiorillo	88 775 \$	J. Sihota**	27 335 \$
K. Goosen	81 115 \$	T. Vrooman**	15 762 \$





K. Howlett	74 480 \$	W. Wright	71 400 \$
TOTAL	942 643 \$		
MOYENNE***	59 834 \$		

Notre présidente reçoit des honoraires annuels pour son travail au conseil et ne reçoit pas de jeton de réunion supplémentaire.

** D. Nomura s'est joint au conseil le 14 mai 2020, K. Kramer s'est joint au conseil le 11 juin 2020 et J. Sihota s'est joint au conseil le 1^{er} juillet 2020. J. Caron et H. Jampolsky ont pris leur retraite du conseil le 14 mai 2020. T. Vrooman a démissionné du conseil le 24 avril 2020 et a assumé le rôle de présidente et chef de la direction le 1^{er} juillet 2020. À ce titre, elle siège au conseil, mais ne touche aucune rémunération supplémentaire.

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

En plus de la rémunération susmentionnée, des dépenses totalisant 308,16\$ ont été remboursées aux administrateurs en 2020.

Rémunération des cadres

L'Administration de l'aéroport de Vancouver a mis en place un programme complet de rémunération des cadres pour veiller à ce que nous remplissions notre mission de servir notre communauté et l'économie qui l'appuie. Nous nous efforçons d'harmoniser la structure des primes de rendement dans l'ensemble de l'organisation; la même philosophie de rémunération s'applique aux primes de rendement de la direction et des groupes d'employés.

Les éléments clés du programme de rémunération des cadres supérieurs sont le salaire de base, la prime de rendement, la pension et les avantages sociaux. Nos mesures incitatives comportent à la fois des mesures de rendement à court terme (un an) qui comprennent des objectifs de rendement individuels et des mesures de rendement organisationnelles à long terme (trois ans).

Salaire de base

Consultez le processus d'examen de la rémunération des cadres ci-dessous pour en savoir plus sur l'examen continu de la rémunération du marché en 2020 par un consultant indépendant. En 2019, l'échelle salariale du président et chef de la direction était de 388 000 \$ à 582 000 \$, avec un point médian de 485 000 \$. Pour les vice-présidents, l'échelle était de 188 000 \$ à 282 000 \$, avec un point médian de 235 000 \$.

Mesures incitatives

Le régime de rémunération incitative à court terme (RMICT) est conçu pour récompenser les cadres supérieurs qui atteignent des objectifs stratégiques. Le régime est fondé sur l'atteinte des objectifs organisationnels et individuels. Le montant des versements peut varier de 0 à 75 % du salaire de base du président et chef de la direction, avec un montant cible établi à 50 %. Le montant des versements est de 0 à 45 % du salaire de base pour les postes de vice-président, avec un montant cible établi à 30 %.





Les mesures organisationnelles pour 2020 étaient axées sur la marge d'exploitation nette, la satisfaction des clients, l'engagement des employés et notre réputation au sein de la communauté. Les résultats sont déterminés en fonction de renseignements financiers vérifiés et de sondages menés par des entreprises indépendantes. Le comité des ressources humaines et de la rémunération et le conseil d'administration examinent les objectifs individuels établis annuellement pour chaque cadre.

En raison des résultats financiers de 2020, le conseil d'administration a suspendu le RMICT pour 2020, ce qui a entraîné un versement nul.

Le régime de rémunération incitative à long terme (RMILT) est conçu pour mesurer la création de valeur à long terme. Le montant des versements peut varier de 0 à 100 % du salaire de base du chef de la direction, avec un montant cible établi à 50 % et une échelle de versement de 0 à 60 % du salaire de base pour les postes de vice-président avec un montant cible établi à 30 %.

Les mesures de rendement du RMILT sont fondées sur un cycle continu qui mesure le rendement sur trois ans, avec versement après la troisième année. Le cycle de 2018 à 2020 est harmonisé avec le Plan stratégique 2018-2020 et le *Flight Plan 2037*. Les mesures comprennent la croissance du nombre de passagers, un flux de trésorerie disponible et l'achèvement — dans les délais et les limites budgétaires — de deux projets d'immobilisations majeurs qui favorisent la croissance de l'aéroport.

En raison des résultats financiers de 2020, le conseil d'administration a suspendu le cycle de 2020, ce qui a entraîné un versement nul.

Le cycle de 2019 à 2021 est basé sur la croissance des passagers et le flux de trésorerie disponible. Dans le cadre des régimes de rémunération incitative à court et à long terme, les résultats réels en matière de rendement mesurés par rapport aux divers paramètres déterminent le montant des versements. Si les objectifs de rendement ne sont pas atteints, aucun montant n'est versé.

Les paramètres et les cibles pour le cycle de 2020 à 2022 ont été reportés en 2021 par le conseil d'administration.

Pension, avantages sociaux et prérequis

Tous les cadres sont couverts par un régime de retraite non provisionné égal à 16 % des gains ouvrant droit à pension (traitement plus RMICT). Les cadres ne sont pas tenus d'y contribuer.

Les cadres sont également couverts par nos programmes de santé, de soins dentaires et d'assurance complémentaire. Notre couverture complémentaire de soins de santé et de soins dentaires offre un remboursement de 80 % à 100 % pour la plupart des services, ainsi qu'un





compte de dépenses de santé pour couvrir toutes les dépenses au-delà du régime de base. L'assurance-vie et la protection en cas d'invalidité sont également offertes à tous les cadres.

Une allocation d'automobile mensuelle est versée à chaque cadre et les frais de kilométrage et d'entretien des véhicules sont remboursés. Certains cadres sont admissibles à une allocation de dépenses flexible qui couvre chaque année diverses dépenses, y compris la planification de la retraite, la planification financière, l'adhésion à un club de santé et la formation personnelle.

Groupe de pairs sur la rémunération des cadres

L'Administration de l'aéroport de Vancouver compare la rémunération à trois groupes de pairs pour surveiller la compétitivité des niveaux de rémunération des cadres :

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

L'Administration de l'aéroport de Vancouver vise la rémunération totale médiane du groupe de pairs, avec possibilité de rémunération supérieure à la médiane lorsque le rendement individuel et de l'entreprise dépasse les attentes. Consultez le processus d'examen de la rémunération des cadres ci-dessous pour en savoir plus sur l'examen continu de la rémunération par un consultant indépendant.

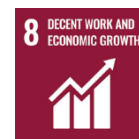
Processus d'examen de la rémunération des cadres

Le comité des ressources humaines et de la rémunération a retenu les services d'un consultant indépendant en rémunération pour fournir des données sur la rémunération du marché, de l'aide pour la conception du régime de rémunération incitative, un examen de la rémunération des groupes de pairs et de l'information sur les tendances de la rémunération des cadres. L'examen devrait se terminer au deuxième trimestre de 2021. Le comité recommande la rémunération du président et chef de la direction et des vice-présidents au conseil d'administration après avoir examiné les données du marché, les recommandations du président et chef de la direction et les objectifs de rendement individuel et de l'entreprise.



Nos activités

Services aériens, passagers et fret



YVR est un aéroport international majeur qui offre des liens essentiels et stratégiques aux marchés du monde entier. L'objectif des correspondances aériennes est de bâtir une plaque tournante sécuritaire, efficace, durable et attrayante pour tous. Cette approche nous permet non seulement de garder une longueur d'avance sur la concurrence, mais aussi de fournir les installations nécessaires pour attirer et conserver le précieux trafic de correspondance, une source essentielle de rentabilité des liaisons. En 2020, 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.

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

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

2019*						
Passagers	Vols intérieurs	Transfrontaliers	Asie Pacifique	Europe	Amérique Latine	Total
Passagers à l'arrivée	6 337 287	3 208 302	2 320 184	887 005	466 211	13 218 989
Passagers en partance	6 344 025	3 203 390	2 266 615	873 980	472 871	13 160 881
Total des passagers	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 2020 :

- À son apogée, 59 compagnies aériennes desservaient 122 destinations dans le monde.
- À la fin de l'exercice, nous avons 46 compagnies aériennes desservant 69 destinations (2019 – 56 compagnies aériennes, 122 destinations)

Rapport annuel de 2020 : Données sur la responsabilisation

Page 9





En 2020, 240 514 tonnes de fret ont été transférées par YVR (2019 – 304 078).

Service à la clientèle



YVR s'efforce d'offrir une excellente expérience aéroportuaire aux passagers, aux partenaires et aux communautés. Il 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](#). Pour répondre à la COVID-19, le programme YVR [à vos SOINS](#) a été mis en place pour aider les gens à se déplacer dans l'aéroport en toute sécurité et en toute confiance.

Qualité du service à la clientèle

Le taux de satisfaction de la clientèle envers YVR est fondé sur un sondage annuel qui aide à surveiller la satisfaction des passagers, à formuler des initiatives futures et à évaluer l'incidence des améliorations apportées aux immobilisations.

- En 2020, YVR a obtenu une note de 4,3 sur 5 (4,3 en 2019), avec 90 % des répondants (91 % en 2019) « très satisfaits » ou « satisfaits » de nos services et installations.
- En 2020, nous avons obtenu une note de 4,6 (4,4 en 2019) sur 5,0 pour la propreté des terminaux.

Sécurité et sûreté

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

- Pratiques 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)*.
- Pratiques de sécurité et programmes de sensibilisation conformes à la RCSA.
- Préparation aux situations d'urgence en vertu des *RCSA et RAC*.
- [Gestion de la faune](#) pour assurer la sécurité des opérations aériennes tout en préservant la faune.
- 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 2020 et 2019, l'Administration de l'aéroport n'a reçu aucune plainte fondée concernant des atteintes à la vie privée des clients et des pertes de données sur les clients (GRI 418-1).



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

	2020	2019
Impacts fauniques signalés*	132	223
Impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	9,8	8
Nombre d'impacts fauniques confirmés	138	338
Nombre d'impacts fauniques confirmés par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	10,2	11,7

*Un impact faunique signalé désigne chaque fois qu'un 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.

Transport terrestre



Le réseau de transport terrestre de YVR couvre l'ensemble de Sea Island et a donc des répercussions sur nos passagers, nos employés, nos partenaires commerciaux et nos fournisseurs de services. Nous gérons de façon proactive le [transport terrestre](#) et le [stationnement](#) sur Sea Island, et nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires, dont TransLink, pour augmenter l'offre de transport durable.

L'utilisation de nombreux modes de transport a diminué en raison de la disponibilité réduite des services ou de la baisse générale de la demande découlant de la COVID-19.

	Points saillants du transport terrestre
Stationnement	<p>Avec le début de la COVID-19, les transactions de stationnement à YVR ont diminué d'environ 75 %. L'Administration de l'aéroport a regroupé le stationnement du public et des employés pour accroître l'efficacité des opérations et éliminer les services de navette inutiles.</p> <p><i>Bornes de recharge pour véhicules électriques :</i> Nous avons enregistré un peu plus de 11 000 postes de branchement (14 000 en 2019) dans nos stations destinées au public et aux employés. La diminution du nombre de postes de branchement par rapport à l'année précédente n'a pas été aussi importante que la diminution de l'activité de stationnement en raison d'un plus grand nombre de véhicules électriques sur la route.</p>
Taxi et covoiturage	<p><i>Programme de taxi :</i> Il y a eu 316 000 (1,32 million en 2019) déplacements en taxi à partir de YVR. Le parc total de taxis de 705 véhicules comprend 565 véhicules hybrides électriques (parc total de 695 véhicules avec 504 véhicules hybrides électriques en 2019).</p>

	<i>Covoiturage</i> : Uber et Lyft ont commencé leurs activités à YVR en 2020. Au total, 193 000 (aucun en 2019) trajets ont été effectués à destination et en provenance de l'aéroport.
Transport en commun et partage des modes de transport	<p>Nombre de montées et de descentes sur la Canada Line :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3,21 millions (10,21 millions en 2019) dans les trois stations de Sea Island • 2,11 millions (6,63 millions en 2019) de déplacements sur la Canada Line vers l'extérieur de l'île • 1,09 million (3,58 millions en 2019) de déplacements vers l'île <p>Pourcentage de passagers en partance qui ont déclaré utiliser les transports en commun pour se rendre à YVR :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 18 % (29 % en 2019) : <ul style="list-style-type: none"> ○ 12 % (17 % en 2019) ont utilisé la Canada Line ○ 6 % (12 % en 2019) ont utilisé d'autres formes de transport en commun (p. ex., navettes, autobus de courtoisie et autocars)
Transport actif	Nous continuons de voir une augmentation du nombre de vélos à YVR. Nos compteurs de vélos ont enregistré 135 215 utilisateurs (99 165 en 2019) sur Sea Island, qui comprend un réseau de pistes cyclables de 29 km.

Notre impact économique

Impact économique direct

YVR joue un rôle important dans l'économie, puisqu'elle 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.



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

	2020	2019
	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)
Valeur économique générée		
Recettes	288 729	581 470
Valeur économique distribuée		
Dépenses d'exploitation	124,764	159 606*



Salaires et avantages sociaux des employés	64 235	65 484
Paiements aux fournisseurs de capitaux	42 098	31 470
Paiements au gouvernement	16 506	77 924
Investissements communautaires	3 225	6 887
Valeur économique totale distribuée	250 228	341 371*
Valeur économique totale conservée	37 901	240 099*

*Mis à jour en 2020 en raison de l'exclusion des dépenses non opérationnelles.

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

Achats

Chaque jour, l'Administration de l'aéroport prend des décisions d'achat qui ont une incidence beaucoup plus grande que notre organisation. Nous établissons des politiques et des lignes directrices pour promouvoir nos valeurs auprès des fournisseurs. Plus de 69 % de nos dépenses totales ont été engagées dans le Grand Vancouver, plus de 25 % dans le reste de la Colombie-Britannique et du Canada, et le reste aux États-Unis et à l'étranger.

Les principales catégories de fournisseurs de l'Administration de l'aéroport par type de dépense :

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

L'Administration de l'aéroport a sélectionné 99 % des nouveaux fournisseurs en fonction des critères environnementaux, économiques et sociaux énoncés dans le code de conduite des fournisseurs, disponible à yvr.ca/fr/business/work-with-yvr/airport-suppliers (GRI 414-1). Une liste détaillée des contrats à fournisseur unique de l'Administration de l'aéroport pour 2020 est disponible [ici](#).

Impact économique indirect

Bien que l'Administration de l'aéroport 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 ans, la prochaine devant être terminée en 2021. La COVID-19 a laissé l'industrie du tourisme dans une situation précaire en 2020, avec une réduction économique d'environ 69 % dans le secteur du tourisme de la Colombie-Britannique ([site Web : Destination BC - Tourism Task Force Report](#)). Les résultats de notre dernière étude d'impact économique en 2019 indiquent que le rôle de 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 milliards de dollars en retombées économiques totales, 10,4 milliards de dollars en PIB total, 1,4 milliard de dollars en recettes publiques totales.

Investissement communautaire

En 2020, nous avons appuyé 24 partenaires (50 en 2019) en faisant don de 571 662 \$ (1,2 million de dollars en 2019) pour soutenir diverses organisations et causes. En décembre, nous avons accordé sept subventions de 10 000 \$ à des organismes communautaires touchés par la COVID-19 (GRI 203-1).

Nos gens et notre communauté

Pratiques en matière d'emploi

Nous nous efforçons de bâtir et de conserver une équipe forte et diversifiée en attirant et en retenant les talents appropriés 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 102-8)

Contrat de travail*	2020		2019	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Intérimaire à temps plein	3	2	8	6
Permanent, à temps plein	234	150	292	192
Permanent, à temps partiel	8	8	12	13
Contractuel, à temps plein	12	6	6	7
Contractuel, à temps partiel	2	1	2	1
Temporaire	0	1	1	0
Occasionnel	1	1	2	3
Total	260**	169**	323	222

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.

**69,46 pour cent des employés sont couverts par la convention collective.

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

En 2020, l'embauche d'employés a été réduite en raison de l'incidence de la COVID-19.

2020 :

Âge	< 30	30 à 50	>50	Total
Nombre*	4	4	22	30
Taux	0,94 %	0,94 %	5,16%	7,04%

Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	10	20	30
Taux	2,35%	4,69%	7,04%

2019 :

Âge	< 30	30 à 50	>50	Total
Nombre*	13	45	7	65
Taux	2,41%	8,35%	1,30%	12,06%

Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	36	29	65
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 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.

2020 :

Âge	< 30	30 à 50	>50	Total
Nombre*	16	53	82	151
Taux	3,75%	12,44%	19,25%	35,44%

Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	66	85	151
Taux	15,49%	19,95%	35,44%

2019 :

Âge	< 30	30 à 50	>50	Total
Nombre*	6	26	10	42
Taux	1,11%	4,82%	1,86%	7,79%

Genre	Homme	Femme	Total
Nombre*	18	24	42
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 portant sur la gestion, la carrière et le perfectionnement en leadership, l'apprentissage et le perfectionnement en entreprise, la santé et la sécurité, et la préparation à la retraite. (GRI 404-2).

En 2020, la formation est passée à une approche en ligne avec un accès en tout temps pour nos employés à [QuickHelp de Brainstorm](#), une plateforme d'apprentissage pour une grande variété de formations Microsoft et Skillsoft, un fournisseur qui offre une sélection complète de contenu d'apprentissage organisationnel, y compris des cours, des vidéos, des livres et d'autres ressources sur le développement du leadership, les compétences en affaires et plus encore. Nous avons également poursuivi la formation réglementaire pour les employés et utilisé MS Teams pour diverses formations internes afin de simuler des environnements de classe.

Les ressources de préparation à la retraite à l'intention des employés comprenaient de l'information, des ressources et des outils financiers sur notre site intranet, ainsi que l'accès à des séances PlanRight pour examiner la santé financière, apprendre comment maximiser les avantages des REER et obtenir un plan personnalisé pour se préparer à la retraite.

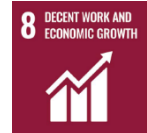
Rétroaction des employés

Depuis 2012, nous effectuons tous les deux ans un sondage sur l'engagement de nos employés. En 2019, nous avons mené un sondage éclair et, en 2020, nous avons effectué un sondage complet sur l'engagement. En 2020, nous avons eu un taux de participation de 91 % (86 % en



2019) avec un taux d'engagement durable de 75 % (78 % en 2019), ce qui mesure l'engagement, l'habilitation et l'énergie des employés.

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 associé. Nous gérons proactivement la santé et la sécurité au moyen de systèmes et de programmes de gestion qui sont harmonisés avec les besoins opérationnels. Nous sommes vérifiés par le programme de vérification 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 pour les entrepreneurs.

Certificat de reconnaissance	En 2020, nous avons réussi un audit de maintenance interne dans le cadre du programme de certificats de reconnaissance de WorksSafeBC. Nous avons obtenu des notes de 93 % (92 % en 2019) pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité au travail et de 95 % (89 % en 2019) pour l'audit de la gestion des blessures.
Programme de gestion de la sécurité pour les entrepreneurs	En 2020, malgré une diminution des activités d'investissement en immobilisations, ce programme supervisait toujours 1 201 708 (1 993 849 en 2019) heures-personnes consacrées à des travaux d'immobilisations à forfait, tout en continuant de réduire le taux d'incidents enregistrables à 2,83 (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. Notre objectif est de zéro blessure entraînant une perte de temps et de zéro jour de travail perdu. 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.

Types de blessures et taux de fréquence de blessures, maladies professionnelles, journées perdues, absentéisme et nombre de décès écoulant d'activités liées au travail (GRI 403-2)

	2020	2019
Nombre total des blessures entraînant une perte de temps	4	6
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	0,97	1,20
Nombre total de jours de travail perdus	33	24



Taux d'absentéisme	3,20%	3,75%
Nombre total de décès	0	0

*Les taux de fréquence de blessures et de journées perdues doivent être exprimés en incidents par 100 employés avec le maximum d'heures normales conformément aux normes de l'OSHA.

**Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : nous ne divulguons pas les renseignements sur la santé et la sécurité de nos entrepreneurs et de nos fournisseurs en raison de contraintes de confidentialité. À l'heure actuelle, nous ne recueillons pas de données sur le taux de maladies professionnelles en raison de notre contrôle limité des mesures de validation externes. Conformément à la protection du droit à la confidentialité des employés, nous ne divulguons pas les données sur le genre.

Diversité et égalité des chances



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 20 % de ses administrateurs proviennent des trois autres groupes désignés dans notre loi habilitante, à savoir les minorités visibles, les personnes handicapées et les Autochtones.

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

Diversité du conseil d'administration	2020		2019		Cible*
	Nombre	%	Nombre	%	
Femmes	6	42,86	5	35,7	50%
Minorités visibles	3	21,43	1	7,1	20%
Personnes handicapées	1	7,14	0	0	
Autochtones	0	0	0	0	

*Le 10 décembre 2020, l'honorable Navdeep Bains, ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, a lancé le Défi 50-30. Les deux objectifs, en matière de conseil et de haute direction des organisations, sont la parité hommes-femmes (50 %) et la représentation importante (30 %) des groupes sous-représentés, y compris les personnes racialisées, les personnes qui s'identifient comme LGBTQ2, les personnes vivant avec un handicap, ainsi que les Premières Nations, les Inuits et les Métis. L'Administration de l'aéroport a accepté le défi et fera rapport sur les données dans son rapport de 2021.

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 équitables 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, à savoir les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres des minorités visibles.



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

	2020	2019	Objectif de 2022
proportion de femmes au sein de la direction	43%	45,8%	50%
proportion de femmes dans le milieu de travail	39,5%	40,9%	50%
proportion de représentants des minorités visibles au sein de la direction	22%	21,7%	25%
proportion de représentants des minorités visibles dans le milieu de travail	33,6%	34,8%	35%
proportion d'Autochtones dans le milieu de travail	1,2%	3,2%	3%
proportion de personnes handicapées dans le milieu de travail	1,9%	2,8%	8 %*

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

Alors que nous travaillons à atteindre les objectifs d'équité en matière d'emploi que nous nous sommes fixés pour 2022, nous nous efforçons de dépasser la représentation annuelle dans le marché du travail. Le tableau qui suit résume les niveaux de représentation à la fin de 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 (2019*)

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

**Les données de 2020 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du rapport.*

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

Incidents de discrimination et mesures correctives prises (GRI 406-1) : Nous n'avons eu aucun incident de discrimination signalé en 2020. Nous avons toutefois eu deux préoccupations soulevées dans le cadre de la Politique sur le respect et la violence en milieu de travail de l'Administration de l'aéroport. L'Administration de l'aéroport a fait appel à une tierce partie externe pour mener deux enquêtes séparées sur le harcèlement et l'intimidation. Dans les deux



enquêtes, il n'y avait aucune preuve d'intimidation et de harcèlement ou d'actions contraires à la politique de l'Administration de l'aéroport ou aux lois applicables.

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. Aussi bien le [comité consultatif sur l'environnement](#) que le [comité de gestion du bruit aéronautique](#) permettent aux communautés locales de nous donner une rétroaction directe. En 2020, nous avons répondu à 387 demandes (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 de YVR. L'[Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne Musqueam](#), conclu il y a 30 ans, sert de feuille de route pour établir des relations prospères, respectueuses et résilientes avec la bande indienne Musqueam.

Investissements communautaires - voir page 14.



Notre environnement

Réduction des émissions atmosphériques et de carbone



L'Administration de l'aéroport se concentre sur la réduction des émissions de carbone et de la consommation d'énergie. Nous travaillons avec les employés, les partenaires commerciaux et les communautés pour réduire au minimum les émissions de carbone provenant de véhicules, de bâtiments et d'aéronefs. Nous gérons nos émissions et notre consommation d'énergie et en faisons rapport (immeubles et activités appartenant à l'Administration de l'aéroport) et travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires commerciaux de Sea Island pour minimiser l'impact de notre chaîne d'approvisionnement.

Comme l'indique notre [Plan de gestion environnementale](#) et notre [Feuille de route pour la réduction des émissions de carbone](#), nous nous sommes engagés sur plusieurs décennies à être neutres en carbone en 2020 et à atteindre l'objectif de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 grâce aux émissions directes des activités aéroportuaires. Dans le cadre de notre 2021, l'Administration aéroportuaire a accéléré son ambition d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2030.

En 2020, nous avons atteint la carboneutralité grâce à l'achat de crédits de carbone pour nos émissions liées aux voyages directs, indirects et d'entreprise dans le cadre du [Darkwoods Forest Offset Project](#), situé en Colombie-Britannique.

Émissions directes et indirectes de GES (tonnes d'éq. CO₂) [GRI 305-1, 305-2]* :

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Émissions directes niveau 1	8 323	8 616	7 808	8 945	6 985	8 058	8 865	8 493	8 025
Émissions indirectes niveau 2	935	1 134	1 144	1 140	1 100	1 088	990	1 313	1 838
Total	9 258	9 750	8 952	10 085	8 085	9 146	9 855	9 806	9 863

Émissions de CO₂ biogénique en 2020 : 59 t CO₂e

*Les émissions sont calculées à l'aide d'une méthodologie conforme au cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2018 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, version préliminaire de janvier 2019).

En 2020, un examen approfondi des données antérieures sur la consommation d'énergie confirme que notre comptabilisation du carbone pour tous les comptes de gaz et d'électricité était conforme au protocole sur les GES. Une révision mineure de nos émissions directes déclarées de 2014 à 2019 et des émissions indirectes de 2012 à 2019 a été effectuée pour inclure les comptes de petits gaz non déclarés auparavant et la déclaration excessive des émissions électriques de niveau 2.



Les émissions de niveau 1 représentent les émissions directes, notamment les émissions du parc de véhicules, l'exploitation de la centrale, les génératrices d'alimentation de secours et les frigorigènes. Les émissions de niveau 2 représentent les émissions indirectes de l'électricité achetée. L'intensité des émissions de GES a totalisé 1,27 tonne/1 000 passagers (0,37 tonne/1 000 passagers en 2019) à partir des émissions combinées des niveaux 1 et 2 (GRI 305-4).

Nous avons réduit notre empreinte carbone de 5 % en 2020 par rapport à 2019 grâce à une réduction de l'utilisation des véhicules et de l'électricité associée au regroupement des terminaux en réponse à la réduction du nombre de passagers. L'inverse s'est produit pour le gaz naturel, qui représente la majorité de nos émissions, utilisé pour chauffer le terminal, où nous en avons accru l'utilisation grâce à des activités de mise en service dans le cadre d'un grand projet d'agrandissement du terminal et en réponse aux recommandations de Santé Canada sur la circulation de l'air extérieur.

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

Énergie non renouvelable totale		2020	2019
Parc de véhicules	Essence pure	4 512 GJ	5 254 GJ
Parc de véhicules	Diésel pur	8 897 GJ	14 288 GJ
Génératrice d'alimentation de secours	Diésel pur	2 303 GJ	1 451 GJ
Énergie non renouvelable totale		15 712 GJ	20 993 GJ

Énergie renouvelable totale		2020	2019
Parc de véhicules	Éthanol pur	330 GJ	384 GJ
Parc de véhicules	Biodiésel pur	435 GJ	698 GJ
Génératrice d'alimentation de secours	Biodiésel pur	113 GJ	71 GJ
Énergie éolienne		23 GJ	18 GJ
Énergie solaire thermique		8 668 GJ	8 759 GJ
Énergie solaire photovoltaïque		28 GJ	29 GJ
Géothermie		5 530 GJ	6 403 GJ
Énergie renouvelable totale		15 127 GJ	16 362 GJ

Consommation totale d'énergie – électricité, chauffage et refroidissement		2020	2019
Achat d'électricité	Hydro	315 618 GJ	382 822 GJ



Chauffage et refroidissement	Gaz naturel	141 391 GJ	126 149 GJ
Chauffage et refroidissement	Diésel pur	0 GJ	5 848 GJ
Chauffage et refroidissement	Biodiésel pur	0 GJ	286 GJ
Total		457 009 GJ	515 105 GJ

Consommation totale d'énergie	2020	2019
Électricité, chauffage et refroidissement	457 009 GJ	515 105 GJ
Énergie non renouvelable	15 712 GJ	20 993 GJ
Renouvelable	15 127 GJ	16 362 GJ
Consommation totale globale d'énergie	487 848 GJ	552 460 GJ

*En 2020, un examen approfondi des données antérieures sur la consommation d'énergie a donné lieu à une révision mineure de nos valeurs déclarées pour l'électricité et le gaz naturel en 2019.

L'Administration de l'aéroport continue de jouer un rôle proactif en influençant le public et nos partenaires commerciaux qui font partie de notre chaîne d'approvisionnement pour réduire leurs émissions de carbone (c.-à-d. les émissions de niveau 3). Les émissions comprennent celles provenant de la circulation sur Sea Island, les bâtiments non hermétiques occupés par des entreprises affiliées à l'aéroport et des compagnies aériennes partenaires, les véhicules et l'équipement de soutien au sol ainsi que les atterrissages, la circulation au sol et les décollages d'aéronefs. Les émissions de niveau 3 pour 2020 sont estimées à 171 632 tonnes (344 319 en 2019) de CO₂e, qui ont considérablement diminué en raison de la réduction des vols et des activités aéroportuaires au cours de l'année.

Les changements climatiques présentent des risques pour le rendement économique de l'Administration de l'aéroport et nous reconnaissons notre responsabilité de gérer ces risques de façon durable. L'aéroport est entouré de l'océan Pacifique et du fleuve Fraser, l'aéroport est vulnérable à la montée du niveau de la mer, aux régimes climatiques en transformation et aux dangers naturels. L'Administration de l'aéroport a pris des mesures proactives pour atténuer l'incidence des changements climatiques. Par exemple, nous participons à une initiative multipartite visant à élaborer une stratégie coordonnée de gestion des inondations pour le cours inférieur du Fraser tout en continuant notre plan pluriannuel visant à monter nos digues.

Surveillance des polluants atmosphériques sur Sea Island (GRI A05)

Moyennes annuelles	2019	2018	2017	Objectifs pour le Grand Vancouver
Dioxyde d'azote (NO ₂) [ppb]	14	14	16	17*
Monoxyde de carbone (CO) [ppb]	239	253	250	Aucune moyenne annuelle
Dioxyde de soufre (SO ₂) [ppb]	0,4	0,5	0,4	5



Particules fines (PM _{2,5}) [µg/m ³]	5,2	7,0	6,2	8
Particules fines (PM ₁₀) [µg/m ³]	11,7	12,9	11,1	20
Ozone (O ₃) [ppb]	16	17	17	Aucune moyenne annuelle

*1 ppm = 1 000 ppb. Les données sur la qualité de l'air sont conformes aux données pertinentes sur la qualité de l'air ambiant; aucun objectif relatif à la moyenne annuelle de monoxyde de carbone et d'ozone n'a été fixé pour le Grand Vancouver. 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 2019, ce qui représente la période de déclaration la plus récente fournie par le Grand Vancouver

Utilisation de l'eau



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

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

Résultats de 2020 : La consommation d'eau potable par passager a augmenté de 17 % par rapport aux niveaux de 2012 (80 L/PAX).

Nous surveillons toute l'eau consommée sur Sea Island, y compris celle consommée par nos partenaires commerciaux. Nous travaillons à réduire et à mesurer la consommation d'eau potable dans tous les différents points où elle est utilisée et qui sont liés à l'aéroport. La majeure partie de l'eau utilisée est liée aux passagers – les appareils sanitaires et les restaurateurs – et la réduction du nombre de passagers a entraîné une baisse de l'utilisation. La quantité totale en 2020 était de 583 737 m³ (1 101 350 m³ en 2019). Nous mesurons l'efficacité de l'eau utilisée à partir des sources d'eau de Sea Island par rapport au nombre total de passagers. Alors que la consommation d'eau globale était en baisse, une diminution plus importante du nombre de passagers a entraîné une augmentation de l'efficacité de l'eau à 80 L/passager (42 L/passager en 2019).

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. Ensemble, ces bâtiments ont consommé 115 230 m³ (366 290 m³ en 2019) de sources municipales et 620 m³ d'eau de pluie (GRI 303-1), ce qui représente 20 % 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 de l'environnement de YVR](#), qui établit une priorité stratégique claire – améliorer la santé des écosystèmes – avec des objectifs et des cibles spécifiques.

Cible de 2024 : Maintenir la certification Salmon-Safe

Résultats de 2020 : Obtention de la certification Salmon-Safe, cinq années de suite

Comme nous louons de Transports Canada 13,4 km² de terres sur Sea Island, nous sommes également chargés d'assurer l'équilibre entre la sécurité des opérations aéroportuaires, la gestion de la faune et la protection de l'environnement. 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 de développement proposés à YVR. Ces évaluations permettent de déterminer les répercussions possibles, comme la perte d'habitats sensibles, et incluent une analyse des répercussions sociales possibles.

En 2020, nous avons effectué des examens environnementaux de 90 projets (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. Tous les projets, à l'exception d'un, (tous en 2019) examinés en vertu 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. Un projet, pour l'amélioration de l'habitat riverain – Terres de la Russ Baker Way, a été affiché dans le Registre pour permettre au public de formuler des commentaires.

Notre équipe de l'environnement surveille régulièrement les projets de construction afin de s'assurer que les mesures d'atténuation sont mises en œuvre et continuent d'être efficaces. En 2020, nous avons effectué plus de 100 (plus de 300 en 2019) 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](#) de YRV, 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 de 2024 : 60 % de déchets détournés de la mise en décharge

Résultats de 2020 : 52 % de déchets détournés de la mise en décharge

Les déchets produits en 2020 ont diminué en raison de l'incidence de la COVID-19 sur le trafic voyageurs. La quantité totale de déchets produits a diminué de 65 %, ce qui a entraîné une diminution des déchets envoyés à la décharge.

Réacheminement total des déchets :

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Déchets totaux (kg)	1.7M	4.8M	4,8 M	4.5M	4,2 M	3,8 M	3,8 M	3,4 M	3,4 M
Taux de détournement	52%	54%	51%	51%	51%	46%	36%	37%	38%

Liquide de dégivrage et d'élimination de la glace pour les aéronefs et les chaussées utilisé et traité, en m³ (GRI A06) :

	2020	2019
Type I	1 144 m ³	1 441 m ³
Type IV	258 m ³	245 m ³
Rejet et captage aux fins de traitement	6 097 m ³	3 805 m ³

*Nos volumes capturés comprennent à la fois le liquide de dégivrage et les précipitations, et les données de 2020 reflètent le début enneigé de 2020.

Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : L'Administration de l'aéroport de Vancouver ne recueille pas de données sur le dégivrage et l'élimination de la glace des pistes.

Déchets par type et méthode d'élimination (GRI 306-2) :

Poids total des déchets dangereux

Type de déchets	2020	2019	Méthode d'élimination
Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	9 779 kg	24 691 kg	Recyclage
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	23 185 kg	72 359 kg*	Incineration
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	3 679 kg	13 132 kg	Site d'enfouissement
Matériaux contenant des fibres d'amiante	13 259 kg	288 753 kg	Autre



*Mise à jour en 2020 en raison d'une erreur de transcription dans le rapport de 2019.

Poids total des déchets non dangereux

Type de déchets	2020	2019	Méthode d'élimination
Contenants, papier, réacheminement des liquides, gants	592 432	1 653 070 kg	Recyclage
Baguettes, manches de balai	218 kg	4 895kg	Réutilisation
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	291 538 kg	948 248 kg	Compostage
Autres déchets	825 950 kg	2 243 590 kg	Site d'enfouissement
Déchets de construction	1 181 363 kg	79 284 361 kg	Recyclage

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, et 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 : 88 % (85 % en 2019) des répondants ont déclaré ne pas être ennuyés par le bruit des aéronefs.

	2020	2019	2018
Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	178	77	27

Avec la réduction des mouvements d'aéronefs en 2020 et l'augmentation du nombre de personnes travaillant à domicile, la tendance des préoccupations liées aux mouvements a augmenté.



Indice du contenu de la Global Reporting Initiative

L'index suivant présente des renseignements détaillés sur l'Administration de l'aéroport pour la période de déclaration allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2020. Seules nos données sur la qualité de l'air ambiant (GRI A05) et l'équité en matière d'emploi (GRI 405-1) indiquées ci-dessous ne figurent pas dans cet index.

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
DIVULGATION GÉNÉRALE ET GOUVERNANCE (NOTRE LEADERSHIP)		
PROFIL DE L'ORGANISATION		
102 à 1	Nom de l'organisation	Administration de l'aéroport international de Vancouver
102 à 2	Activités, marques, produits et services	yvr.ca : Qui nous sommes
102 à 5	Capital et forme juridique	Notre leadership, p. 2
102 à 6	Marchés desservis	yvr.ca : Stats
102 à 7	Taille de l'organisation	Nombre total d'employés : Nos gens et notre communauté, p. 15 Nombre total de sites d'activité : Introduction, p. 1 Quantité de produits ou de services fournis : Services aériens, passagers et fret, p. 9 Aperçu financier net : Impact économique direct – p. 12. Pour en savoir plus, veuillez consulter nos états financiers consolidés .
102 à 8	Informations concernant les employés et les autres travailleurs	Nos gens et notre communauté, p. 15
102 à 9	Chaîne d'approvisionnement	Impact économique direct, p. 12
102 à 10	Modifications significatives de l'organisation et de sa chaîne d'approvisionnement	Rapport annuel de 2020
102 à 11	Principe de précaution ou approche préventive	Nous sommes un organisme régi par le gouvernement fédéral et nous respectons les lignes directrices prévues dans la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> .



102 à 12	Initiatives externes	Objectifs de développement durable des Nations Unies, Certification Salmon-Safe, Certification carbone des aéroports (Conseil international des aéroports)
102 à 13	Adhésion à des associations	<p>Adhésion à des associations : Conseil international des aéroports – Amérique du Nord, Conseil des aéroports du Canada, Conseil international des aéroports –Asie-Pacifique, Chambre de commerce du Grand Vancouver, Business Council of BC, Chambre de commerce du Canada, Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, Greater Vancouver Gateway Council, Association de l’industrie touristique du Canada, Tourism Vancouver, Chambre de commerce de Richmond, Chambre de commerce de Surrey, Association de l’industrie touristique de la Colombie-Britannique.</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, la Chambre de commerce de Richmond, le Panthéon de l’aviation du Canada, la BC Women’s Hospital Foundation, le BC Aviation Council, Destination Canada, Destination British Columbia, Tourism Vancouver, Vancouver Hotel Destination Association, Rocky Mountaineer et Tourism Richmond.</p>
STRATÉGIE		
102 à 14	Déclaration du décideur le plus haut placé	Rapport annuel de 2020
ÉTHIQUE ET INTÉGRITÉ		
102 à 16	Valeurs, principes, normes et règles de conduite	Éthique des affaires, p. 3



102 à 17	Mécanismes de conseil et de gestion des préoccupations concernant les questions éthiques	Éthique des affaires, p. 3
GOVERNANCE		
102 à 18	Structure de gouvernance	Notre leadership, p. 2
102 à 19	Délégation d'autorité	Notre leadership, p. 2
102 à 20	Responsabilités de la direction en lien avec les enjeux économiques, environnementaux et sociaux	Notre leadership, p. 2
102 à 21	Consultation des parties prenantes au sujet des enjeux économiques, environnementaux et sociaux	Communautés locales, p. 20
102 à 22	Composition de l'organe de gouvernance le plus élevé et de ses comités	Notre leadership, p. 2
102 à 23	Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	Annalisa King est présidente du conseil d'administration; Conseil d'administration
102 à 24	Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	Notre leadership, p. 2
102 à 25	Conflits d'intérêts	Notre leadership, p. 2
102 à 26	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la détermination des objectifs, des valeurs et de la stratégie	Notre leadership, p. 2
102 à 27	Gouvernance concertée de l'organe de gouvernance le plus élevé	Notre leadership, p. 2
102 à 28	Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	Notre leadership, p. 2
102 à 31	Examen des enjeux économiques, environnementaux et sociaux	Voir le manuel du Conseil et notre politique sociale
102 à 32	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le rapport sur la durabilité	Le conseil d'administration examine et approuve le rapport annuel de l'Administration de l'aéroport.



102 à 33	Communication des préoccupations majeures	Éthique des affaires, p. 3
102 à 34	Nature et nombre total de préoccupations majeures	Veillez consulter la norme GRI 406-1.
102 à 35	Politiques de rémunération	Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration, p. 3
102 à 36	Procédure de détermination de la rémunération	Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration, p. 3
102 à 37	Participation des parties prenantes au processus de rémunération	Rémunération des membres du comité de direction et du conseil d'administration, p. 3
PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES		
102 à 40	Liste des groupes de parties prenantes	Mobilisation des parties prenantes, p. 2
102 à 41	Convention collective	Pratiques en matière d'emploi, p. 15
102 à 43	Approche de la participation des parties prenantes	Mobilisation des parties prenantes, p. 2
102 à 44	Principaux enjeux et préoccupations soulevés	Mobilisation des parties prenantes, p. 2
PRATIQUE DE REPORTING		
102 à 45	Entités incluses dans les états financiers consolidés	Nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans ce rapport.
102 à 48	Redressement d'information	Voir la note en bas de page pour GRI 302-1, 305-1, 305-2, 306-2
102 à 49	Modifications relatives aux déclarations	Voir la note en bas de page pour GRI 302-1, 305-1, 305-2, 306-2
102 à 50	Période de déclaration	Du 1 ^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2020.



102 à 51	Date du rapport le plus récent	Rapport annuel 2019, publié en mai 2020
102 à 52	Cycle des rapports	Annuel
102 à 53	Point de contact pour les questions relatives au rapport	sustainability@yvr.ca
102 à 54	Déclarations relatives aux rapports en conformité avec les normes GRI	Le présent rapport fait référence aux normes GRI 2016 et au supplément des exploitants d'aéroport G4.
102 à 55	Index du contenu GRI	inclus dans ce rapport.
102 à 56	Vérification externe	À l'exception des états financiers consolidés, ce rapport n'a pas fait l'objet d'une certification externe. À l'heure actuelle, l'Administration de l'aéroport n'a pas de politique en ce qui concerne l'obtention d'une certification externe pour le rapport.
ÉTHIQUE DES AFFAIRES (sujet important)		
414 à 1	Nouveaux fournisseurs sélectionnés en fonction de critères sociaux	Impact économique direct, p. 12
205 à 2	Communication et formation sur les politiques et les procédures de lutte contre la corruption	Éthique des affaires, p. 3
INCIDENCE ÉCONOMIQUE (NOTRE ENTREPRISE)		
INCIDENCE ÉCONOMIQUE DIRECT (sujet important)		
201 à 1	Valeur économique directe générée et distribuée :	Impact économique direct, p. 12
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, p. 9
SERVICE À LA CLIENTÈLE (sujet important)		



418 à 1	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la vie privée des clients et à la perte de leurs données	Sécurité et sûreté, p. 10
Particulier à YVR	Qualité du service à la clientèle	Service à la clientèle, p. 10
ENVIRONNEMENT (NOTRE ENVIRONNEMENT)		
ÉNERGIE (sujet important)		
302 à 1	Consommation d'énergie au sein de l'organisation :	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 21
CONSOMMATION D'EAU (sujet important)		
303 à 1	Prélèvement d'eau, par source	Consommation d'eau, p. 24
SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES (sujet important)		
304 à 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, p. 25
ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES (sujet important)		
305 à 1	Émissions directes (niveau 1) de GES (en tonnes d'éq. CO ₂)	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 21
305 à 2	Émissions indirectes (niveau 2) de GES (en tonnes d'éq. CO ₂)	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 21
305 à 4	Intensité des émissions de GES	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 21
A05	Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube (µg/m ³) ou en parties par million (ppm) selon régime de réglementation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 23
EFFLUENTS ET DÉCHETS (sujet important)		
A06	Liquide de dégivrage et d'élimination de la glace pour les aéronefs et les chaussées utilisé et traité, en m ³ ou en tonnes métriques	Effluents et déchets, p. 26
306 à 2	Déchets par type et méthode d'élimination	Effluents et déchets, p. 26
TRANSPORT TERRESTRE (sujet important)		



Particulier à YVR	Proportion de passagers aériens sondés qui utilisent le transport en commun	Transport terrestre, p. 11
BRUIT AÉRONAUTIQUE (sujet important)		
Particulier à YVR	Questionnaire du sondage communautaire	Bruit aéronautique, p. 27
Particulier à YVR	Nombre total de plaintes/10 000 aéronefs	Bruit aéronautique, p. 27
INCIDENCE SOCIALE (NOTRE COMMUNAUTÉ)		
INCIDENCE ÉCONOMIQUE INDIRECT (sujet important)		
203 à 1	Investissements dans l'infrastructure et services financés	Incidence économique indirect, p. 14
PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI (sujet important)		
401 à 1	Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel	Pratiques en matière d'emploi, p. 15
404 à 2	Programmes d'amélioration des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	Pratiques en matière d'emploi, p. 16
SANTÉ ET SÉCURITÉ DES EMPLOYÉS (sujet important)		
403 à 2	Types de blessures et taux de fréquence de blessures, maladies professionnelles, journées perdues, absentéisme et nombre de décès découlant d'activités liées au travail	Santé et sécurité des employés, p. 17
DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES (sujet important)		
405 à 1	Diversité des organes de gouvernance et des employés	Diversité et égalité des chances, p. 18
406 à 1	Incidents de discrimination et mesures correctives prises	Diversité et égalité des chances, p. 19
COMMUNAUTÉS LOCALES (sujet important)		
413 à 1	Activités menées avec la participation de la collectivité locale, évaluations d'impact et programmes d'aménagement	Communautés locales, p. 20



SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (sujet important)

A09

Nombre annuel total d'impacts fauniques par
10 000 mouvements sur piste d'aéronef

Sécurité et sûreté, p. 11