



| Rapport annuel de 2022 :

Données sur la responsabilisation

Table des matières

Rapport annuel de 2022 : Données sur la responsabilisation	1
À propos de ce rapport	3
Certification externe en 2022	3
Évaluation de l'importance relative	4
Nos activités	5
Coup d'œil sur le rendement organisationnel en 2022	5
Services aériens, passagers et fret	8
Expérience client	12
Sécurité et sûreté	13
Stationnement et transport terrestre	16
Notre leadership	18
Éthique des affaires	18
Diversité du conseil d'administration	20
Nomination et sélection des membres du conseil d'administration	21
Rémunération des membres du conseil d'administration	22
Rémunération des cadres supérieurs	25
Notre impact économique	26
Impact économique direct	26
Impact économique indirect	29
Nos employés et notre communauté	30
Salaire de subsistance	30
Nos parties prenantes	31
Employés	35
Santé et sécurité des employés	41
Diversité et égalité des chances	43
Communautés locales	45
Notre environnement	48
Réduction des émissions atmosphériques et de carbone	48
Consommation d'eau	52
Santé des écosystèmes	53
Effluents et déchets	55
Bruit aéronautique	60
Index du contenu de la Global Reporting Initiative	61
Définitions des indicateurs de rendement clés	68
Rapport d'assurance du professionnel en exercice indépendant	70

À propos de ce rapport

Le document suivant complète notre Rapport annuel et rapport sur la durabilité 2022 et s'appuie sur les normes de transmission des données de développement durable de la Global Reporting Initiative (GRI). Il tient compte des répercussions environnementales, économiques, sociales et de gouvernance attribuables à l'Administration de l'aéroport de Vancouver et à son exploitation de l'Aéroport international de Vancouver (YVR). Il n'inclut pas l'incidence imputable à nos filiales, si ce n'est dans les états financiers consolidés de l'Administration de l'aéroport.

Tout au long du rapport, nous nous reportons à des données et à des renseignements supplémentaires contenus dans le Rapport annuel et rapport sur la durabilité 2022, les états financiers consolidés et l'information disponible sur notre site Web.

Les références faites tout au long de notre rapport incluent : [les normes de la Global Reporting Initiative](#) et les [Objectifs de développement durable de l'ONU](#).

Certification externe en 2022

L'Administration de l'aéroport s'était engagée à faire preuve de transparence et à divulguer à la collectivité des renseignements clairs, concis et fiables. À cette fin, elle a mené en 2022 le premier audit de sa situation environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) et a chargé Ernst & Young (EY) de fournir une certification externe pour certains indicateurs ESG mentionnés dans le présent rapport. La firme EY avait pour mandat de donner une certification limitée pour plus de 20 indicateurs clés ESG et de fournir un niveau d'assurance raisonnable à l'égard des émissions de GES (niveaux 1 et 2) de l'Administration de l'aéroport. **Un A figure à côté des indicateurs ESG faisant l'objet de la certification.** [Le rapport de certification](#) délivré par un professionnel en exercice indépendant décrit les résultats de l'audit ESG de 2022.

Évaluation de l'importance relative

Les données de 2022 touchent à dix-sept sujets importants sur lesquels nous avons eu une incidence et qui ont pu avoir un effet sur l'évaluation et les décisions des parties prenantes. Ces sujets ont été dégagés 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](#).

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

Nous avons procédé à un examen exhaustif des 17 objectifs de développement durable des Nations Unies et avons comparé les 169 cibles à nos activités commerciales. Bien qu'elle reconnaisse l'importance des 17 objectifs, notre organisation est la mieux placée pour contribuer à 14 d'entre eux, comme illustré ci-dessous. Le présent rapport se réfère régulièrement à ces objectifs.



Nos activités










Coup d'œil sur le rendement organisationnel en 2022

En 2022, nous avons présenté notre [Plan stratégique 2022-2024](#) (le « **Plan** ») qui appuie notre objectif de servir la collectivité et l'économie qui la soutient. Le Plan décrit nos six axes stratégiques : le renforcement de nos activités de base, l'atteinte de nos objectifs dans le respect des gens, la viabilité financière, le climat, la porte d'entrée vers une nouvelle économie et le maintien d'une longueur d'avance sur la COVID-19. La mise en œuvre du Plan est envisagée sous les quatre angles du numérique, du climat, de la réconciliation et de la viabilité financière. Dans le cadre de ce plan, nous avons retenu 16 indicateurs de rendement clés (**IRC**) pour nous aider à évaluer nos résultats. Ces indicateurs mettent l'accent sur le rendement de nos activités axées sur la clientèle; le rendement et l'efficacité opérationnels; le rendement financier et la viabilité financière; les employés, la diversité et le bien-être.

Tableau de bord du rendement organisationnel en 2022¹

 cible atteinte  cible non atteinte

RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS AXÉES SUR LA CLIENTÈLE

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Satisfaction de la clientèle (CSAT) ²	90 %	89 % 	
 Satisfaction des compagnies aériennes ³	3,5 unweighted	3,39 	
 Satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi ⁴	89 %	80 % 	






1 Les définitions des critères établis à l'interne se trouvent en annexe.

2 Léger administre l'évaluation CSAT tous les quatre jours et assure un suivi mensuel (voir la section Expérience client pour plus de détails)


3 Notre sondage sur la satisfaction des compagnies aériennes a été conçu à l'interne et s'est déroulé du 17 octobre au 10 novembre 2022. Pour en savoir davantage sur les résultats du sondage, veuillez consulter la section Services aériens, passagers et fret.

4 Le taux de satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi découle de sondages mensuels sur la satisfaction de la clientèle administrés par Léger à l'intérieur des aéroports. Pour en savoir davantage, veuillez consulter la section Expérience client.

RENDEMENT ET EFFICACITÉ OPÉRATIONNELS



Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Passagers	7,83 M	19,01 M A	✓
	Fret - Tonnes totales	274 000 tonnes	302 572 tonnes ✓
	Fret - Intégrateurs	113 000 tonnes	152 698 tonnes ✓
	Fret - Fret ventral	161 000 tonnes	149 875 tonnes ⊖
 Ponctualité des départs	80 %	68,4 % A	⊖
 Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité	85 %/15 min.	85 %/16,3 min A	⊖
 Acheminement des bagages	98,0 %	99,9 % A	✓

RENDEMENT FINANCIER ET VIABILITÉ FINANCIÈRE¹

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
	Revenus	268,9 M\$	502,2 M\$ ✓
	Bénéfice avant intérêts et amortissement	24,5 M\$	215,3 M\$ ✓
	Excédent des revenus sur les dépenses	-205,5 M\$	-27,20 M\$ ✓
	Rendement du capital investi (RCI)	-6,4 %	0,7 % ✓

¹ Les données et cibles financières sont fondées sur les états financiers non consolidés. Pour consulter les états financiers consolidés vérifiés, [cliquez ici](#).

EMPLOYÉS, DIVERSITÉ ET BIEN-ÊTRE

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Sondage sur l'expérience des employés ¹	Quartile supérieur	Troisième quartile A	⊖
 Taux de fréquence des blessures entraînant une perte de temps	0,49	1,26 A	⊖

1 Notre sondage annuel auprès des employés s'est déroulé du 17 au 30 janvier 2022. Le sondage sur l'expérience des employés a été administré par une tierce partie, McKinsey and Company, l'une des plus importantes firmes de services-conseils en gestion au monde. L'Administration de l'aéroport a obtenu une cote OHI de 62, ce qui la classe dans le troisième quartile par rapport à la base de données mondiale de McKinsey.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Indicateur	Cible	Total annuel	Réussite
 Émissions de gaz à effet de serre (niveaux 1 et 2) de l'Administration de l'aéroport	11 588 tonnes	Niveau 1 ² – 10 164 t A Niveau 2 – 1 161 t A Total – 11 325 t	✓

2 Les émissions directes de GES du niveau 1 excluent les émissions de CO₂ biogène. En 2022, les émissions de CO₂ biogène s'élevaient à 112 t CO₂e.

Services aériens, passagers et fret

YVR est un grand aéroport international qui assure des liaisons essentielles et stratégiques avec les marchés du monde entier. Les liaisons que nous établissons entre les passagers et divers endroits sur la terre et entre le fret et les marchés ouvrent la Colombie-Britannique au monde et favorisent la connectivité et la circulation des idées, des expériences, des connaissances, des biens et des investissements. En 2022, l'Administration de l'aéroport a connu une diminution importante [du nombre de passagers, de compagnies aériennes et de destinations desservies](#) par YVR, à destination ou en provenance de l'aéroport, en raison des répercussions de la COVID-19 sur les voyages. Néanmoins, nous avons dépassé notre objectif de 7,8 millions de passagers pour atteindre un total de 19,01 millions de passagers en 2022 grâce à une reprise plus rapide que prévu. Pendant une année axée sur la reprise, la communauté aéroportuaire a travaillé fort pour offrir des services malgré les problèmes de ressources, les périodes de pointe imprévisibles et les phénomènes météorologiques extrêmes.



De concert avec nos partenaires d'affaires, nous avons poursuivi nos efforts pour améliorer le rendement opérationnel en suivant les IRC, comme la ponctualité des départs, le temps d'attente moyen au contrôle de sécurité et l'acheminement des bagages.

- La ponctualité des départs est mesurée par la proportion de vols qui partent de leur aire de stationnement dans les 15 minutes suivant l'heure de départ prévue à l'origine. Notre objectif de 80 % n'a pas été atteint, alors que seulement 68,4 % de nos vols ont respecté l'heure de départ prévue à l'origine. Ces résultats s'expliquent par une augmentation importante de la demande en transport, des problèmes de dotation à l'échelle de Sea Island et des arrivées tardives d'autres aéroports qui connaissent des difficultés semblables.
- L'indicateur de rendement clé en matière de temps d'attente moyen représente le temps d'attente moyen qu'il faut à un passager pour passer le contrôle de sécurité à partir du moment où il se joint à la file d'attente jusqu'à celui où il franchit totalement le contrôle de sécurité. Nous n'avons pas atteint notre temps d'attente cible de 15 minutes. Notre temps d'attente moyen pour la période de déclaration de 2022 a été de 16,3 minutes en raison de la forte demande en transport aérien, à laquelle s'ajoutent les défis en matière de ressources humaines auxquels ont fait face nos organismes partenaires.
- L'IRC relatif à l'acheminement des bagages correspond à la proportion de bagages acheminés à YVR qui ont été livrés à temps à nos clients et partenaires, c'est-à-dire 15 minutes avant le départ proprement dit d'un vol intérieur et 25 minutes avant le départ véritable d'un vol international ou transfrontalier. Cet indicateur sert à surveiller et à améliorer le rendement de notre système de bagages et nos plans d'attribution. Il donne également un aperçu de l'efficacité et de l'efficience de notre système de manutention des bagages. La cible fixée pour l'acheminement des bagages à YVR a été atteinte, alors que 99,9 % des bagages acheminés ont été livrés avec succès à nos clients et partenaires.

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

2022 ¹						
Passagers	Vols intérieurs	Vols internationaux	Asie-Pacifique	Europe	Amérique latine	Total
Passagers à l'arrivée	5 301 558	2 183 597	955 856	730 291	392 985	9 564 287
Passagers en partance	5 296 840	2 182 274	906 783	681 453	381 779	9 449 129
Total des passagers	10 598 398	4 365 871	1 862 639	1 411 744	774 764	19 013 416

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

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

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

2020¹

Passagers	Vols intérieurs	Vols internationaux	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

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

2019²

Passagers	Vols intérieurs	Vols internationaux	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

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

Nombre de compagnies aériennes et destinations desservies par YVR en 2022

En 2022, YVR faisait affaire avec 52 compagnies aériennes desservant 111 destinations (36 compagnies aériennes et 98 destinations en 2021; 46 compagnies aériennes et 69 destinations en 2020; 56 compagnies aériennes et 122 destinations en 2019).

Fret

En 2022, YVR a traité 302 572 tonnes de fret (278 569 tonnes en 2021; 240 514 tonnes en 2020; 304 078 tonnes en 2019) et ainsi dépassé son objectif de 274 000 tonnes. Les intégrateurs ont continué d'afficher une forte croissance, alors que la capacité ventrale a commencé à se rétablir plus tard au cours de l'année au moment de la levée des restrictions. Les volumes de fret à YVR, comme dans les autres aéroports de la côte Ouest, se rapprochent fortement des niveaux de 2019. Bien que la demande de fret ait été très forte en 2021, elle a diminué quelque peu en 2022, car les consommateurs ont délaissé les produits au profit des services, le fret d'interface air-océan a baissé et les stocks des détaillants ont été beaucoup plus élevés en raison des pressions inflationnistes.

Sondage sur la satisfaction des compagnies aériennes

Nous nous efforçons d'établir et de maintenir d'excellentes relations avec nos partenaires aériens afin de mieux servir nos passagers et notre collectivité. L'opinion de nos partenaires aériens compte pour nous et, pour la deuxième année consécutive, nous avons mené un sondage sur leur degré de satisfaction à l'égard de l'expérience passagers, des systèmes des aérogares, des actifs côté piste, du milieu de travail, ainsi que du soutien et des interactions. En 2022, 31 des 39 transporteurs ont répondu à notre sondage, ce qui donne un taux de réponse de 79 % (87 % en 2021). Au total, 87 % des compagnies aériennes répondantes ont indiqué que nous atteignons ou dépassons les attentes (74 % en 2021), tandis qu'aucune n'a indiqué que nous ne les atteignons pas (0 % en 2021). Nous avons obtenu les meilleurs résultats dans les domaines de la capacité de réagir aux problèmes des compagnies aériennes, de la qualité des communications verbales et écrites, du soutien offert et de la compréhension de leurs besoins, des partenariats avec elles pour une plus grande mobilisation des parties prenantes et du respect de nos engagements envers elles. Elles ont toutefois signalé que le contrôle de sécurité avant l'embarquement, les salles d'embarquement et les services pour les passagers, la livraison des bagages et les carrousels, la facilité des transits et les installations pour l'enregistrement sont des secteurs qu'il faudrait améliorer. Ces difficultés sont attribuables au retour des passagers plus rapide que prévu, ce qui a exercé une pression supplémentaire sur les processus et les services aéroportuaires.

Expérience client

L'Administration de l'aéroport s'efforce d'offrir une excellente expérience aéroportuaire aux passagers, aux partenaires et aux collectivités en adoptant une approche intégrée et collaborative pour rendre l'expérience de voyage accueillante, efficace, uniforme et inclusive.



En 2022, elle a examiné son modèle de service à la clientèle et a constaté qu'il était possible d'améliorer l'expérience client et la connectivité avec la collectivité. Elle a déployé un nouveau programme d'expérience client, notamment en créant une équipe interne de représentants de première ligne qui accueillent les clients à YVR et qui témoignent de la culture et des traditions de la bande indienne de Musqueam. Les membres de cette équipe sont disponibles en tout temps, parlent plus de trente langues et se trouvent à des points de contact clés tout au long du parcours passager pour répondre aux questions, offrir des solutions et contribuer à l'excellence opérationnelle.

Qualité du service à la clientèle

La cote de satisfaction de la clientèle (**CSAT**) d'YVR est fondée sur des sondages de satisfaction de la clientèle menés tous les quatre jours auprès de la clientèle des aéroports; ces sondages permettent d'évaluer la satisfaction des passagers à l'égard de divers aspects de l'expérience aéroportuaire et d'alimenter en données les initiatives futures. Ces résultats sont suivis chaque mois. Le sondage CSAT permet de recueillir des données sur les départs, les arrivées et les transits des passagers choisis au hasard et porte sur un large éventail de sujets, comme la disponibilité et la qualité du réseau Wi-Fi, les choix de nourriture et de boissons, la rapidité de l'enregistrement, la propreté, et la convivialité générale du personnel. En 2022, 89 % (90 % en 2021; 90 % en 2020; 91 % en 2019) des répondants ont déclaré être « très satisfaits » ou « satisfaits » des services et installations d'YVR. Alors que nous continuions à nous remettre des répercussions de la pandémie de COVID-19, nous avons travaillé fort pour offrir un service à la clientèle de qualité pendant une période de croissance rapide des volumes de passagers, de contraintes de personnel et de phénomènes météorologiques imprévisibles.

Satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi

Dans le cadre du sondage CSAT, l'Administration de l'aéroport mesure et surveille également le niveau de satisfaction à l'égard de l'expérience d'utilisation du réseau Wi-Fi. Les résultats indiquent un taux de satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi inférieur de 9 points par rapport au taux cible de 89 %, et révèlent une tendance à la baisse constante tout au long de l'année (85 % en 2021). Cette cote plus faible pourrait s'expliquer par l'affichage d'écrans fugitifs dès l'accès par l'utilisateur, ainsi que la congestion à l'enregistrement, au contrôle de sécurité et aux douanes en raison de la reprise rapide des voyages et de l'utilisation accrue des plateformes de traitement numérique des passagers après la COVID-19. Pour régler cette situation et améliorer la qualité du service et la satisfaction, l'Administration de l'aéroport est revenue à une connexion Wi-Fi en un seul clic et a mis en œuvre des programmes de mise à niveau du matériel.

Sécurité et sûreté

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



Sécurité côté piste

Nos pratiques en matière de santé et de sécurité sont conformes à la *Loi sur la mise en quarantaine*, à la *Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada*, au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne (RCSA)* et au *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. En 2022, nous avons relevé nos objectifs de sécurité côté piste et pris des mesures supplémentaires pour assurer notre succès. Dans le cadre de notre Stratégie intégrée de sûreté aéroportuaire (**SISE**), nous avons offert de la formation à tous les services de l'administration aéroportuaire sur le système de gestion de la sécurité (**SGS**), notamment sur les raisons justifiant l'établissement d'objectifs de sécurité propres à la piste. Un des volets de la stratégie SISE porte sur l'établissement d'objectifs visant à permettre à chaque service opérationnel de fixer ses propres objectifs annuels en matière de sûreté. Un des plus grands secteurs opérationnels, soit celui des bagages, a déjà publié ses objectifs en matière de sécurité pour 2023. Tous les autres services feront de même au cours de 2023.

Pratiques de sécurité

Nos pratiques en matière de sécurité et nos programmes de sensibilisation respectent le RCSA. Nos clients et passagers interagissent quotidiennement avec le personnel de première ligne qui assure leur sécurité. Conformément au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, nous avons un programme de sensibilisation à la sécurité qui oblige tous les employés de l'aéroport à suivre une formation sur la sûreté aéroportuaire. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin de réaliser nos priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique.

Préparation aux situations d'urgence

Notre programme de préparation aux situations d'urgence est conforme au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et au *Règlement de l'aviation canadien*. En 2022, nous avons élargi sa portée en tenant des exercices et en offrant de la formation à un public plus vaste et plus diversifié que jamais. Fort de ses réalisations de l'an dernier, le centre des opérations d'urgence a poursuivi la formation auprès des employés qui ne l'avaient pas encore reçue. De plus, les travailleurs de tous les quarts ont participé à des séances de formation au printemps et à l'automne portant sur divers programmes et procédures d'urgence. Cette année a également permis la reprise d'exercices en personne, y compris 25 exercices de simulation pour les quarts de nuit des équipes de l'Administration de l'aéroport et de la GRC, un grand exercice de sécurité avec 80 participants de 10 organismes et un exercice complet sur les incidents d'aviation regroupant 170 participants de 15 organismes. Ainsi, les premiers répondants et ceux de l'équipe secondaire ont eu l'occasion d'améliorer les mesures d'intervention et de mettre en pratique ce qu'ils ont appris.

Cybersécurité et protection des renseignements personnels

Nos pratiques en matière de protection des renseignements personnels respectent la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE). Notre équipe interservices de la cybersécurité et de la protection des renseignements personnels gère nos politiques internes et externes, offre de la formation à nos employés et fournit des conseils, de concert avec ses services opérationnels, sur les pratiques exemplaires en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels. Nous avons adopté le cadre de cybersécurité du NIST et continuons de renforcer les nombreux niveaux de notre système de protection grâce à de récentes améliorations apportées au Centre des opérations de sécurité, au système de détection et d'intervention et à nos capacités de reprise après incident. Afin d'assurer la conformité et de déterminer les points à améliorer, nous avons donné de la formation sur la cybersécurité et la protection des renseignements personnels à certains services, notamment la Sécurité, les Communications, les Finances, la TI et les RH. En 2022, l'Administration de l'aéroport n'a pas subi d'atteinte à la cybersécurité et n'a reçu aucune plainte justifiée concernant des atteintes à la protection des renseignements personnels des clients ou à la perte de données sur les clients (0 en 2021; 0 en 2020; 0 en 2019) **(GRI 418-1)**.

Gestion de la faune

Notre équipe de [gestion de la faune](#) assure la sécurité des opérations aériennes tout en préservant la faune. Les aéronefs qui volent à YVR partagent le ciel avec des oiseaux migrateurs de partout dans le monde. Bon nombre de ces oiseaux dépendent des estuaires productifs du delta du fleuve Fraser pour leur survie. Notre programme de gestion de la faune atténue les risques de collision entre ces animaux et les aéronefs. Forte d'une compréhension approfondie de l'écologie faunique, notre équipe utilise des systèmes informatiques, comme le radar aviaire, pour documenter et comprendre les modèles de comportement des oiseaux. Cette information nous aide à déployer stratégiquement une variété de méthodes non létales pour éloigner les animaux des pistes et des trajectoires de vol des aéronefs, notamment l'utilisation d'oiseaux de proie et de chiens dressés pour effrayer les oiseaux et les éloigner de l'aérodrome, et la capture et le déplacement d'oiseaux de proie sauvages loin de l'aéroport vers des habitats plus sûrs et convenables.

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

	2022	2021	2020	2019
Impacts fauniques signalés ¹	180	128	132	223
Impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	6,9	9	9,8	8
Nombre d'impacts fauniques confirmés	212	161	138	338
Nombre d'impacts fauniques confirmés par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	8	11,3	10,2	11,7

1 Un impact faunique signalé désigne le signalement par un pilote d'un impact, l'observation par le personnel au sol d'un impact, la découverte d'un animal mort ou blessé sur la bande de piste ou de dépouilles animales sur un aéronef. De nombreux animaux peuvent être frappés au cours d'un seul impact. Transports Canada a établi comme limite globale de signalement des impacts fauniques un périmètre de 90 m autour du prolongement de l'axe de la piste ou une distance en approche de 60 m (200 pieds) du sol et de 150 m (500 pieds) au décollage. Ce résumé découle des données sur les mouvements d'aéronefs fournies par le Programme de gestion du bruit aéronautique d'YVR, uniquement pour les mouvements sur les pistes 08R, 08L, 26R, 26L et 13.

Stationnement et transport terrestre

Le réseau de transport terrestre d'YVR est multimodal et offre aux passagers, aux employés et à la collectivité de Sea Island diverses options de transport à destination et en provenance de l'aéroport. De plus, l'Administration de l'aéroport gère activement plusieurs parcs de stationnement, y compris des aires publiques et des stationnements pour les employés sur Sea Island. Elle travaille en étroite collaboration avec ses partenaires en transport pour offrir des options de transport sécuritaires, fiables et durables.



Mode de transport	2022	2021	2020	2019
Transactions de stationnement¹	960 200	412 958	390 786	1 486 283
Courses en taxi en provenance des aéroghares	482 000	235 000	316 000	1 320 000
Services de covoiturage en direction et en provenance des aéroghares	1 177 000	248 000	193 000	nul
Embarquements et débarquements du Canada Line SkyTrain				
Aux trois stations de Sea Island	7 390 000	3 390 000	3 210 000	10 210 000
Déplacements vers l'extérieur de l'île par Canada Line	4 540 000	2 030 000	2 110 000	6 630 000
Déplacements sur l'île	2 850 000	1 360 000	1 090 000	3 580 000
Pourcentage de passagers en partance qui ont déclaré utiliser les transports en commun pour se rendre à YVR :				
Canada Line SkyTrain	28 %	16,9 %	18 %	29 %
Autres formes de transport en commun (p. ex., des navettes, des autobus de courtoisie et des autocars)	21 %	11,9 %	12 %	17 %
	7 %	5 %	6 %	12 %

¹ Ces données incluent les transactions du stationnement étagé de l'aérogare, du stationnement libre-service de Jetset et du parc de stationnement de longue durée.

Points saillants du stationnement et du transport terrestre

Stationnement

En 2022, nous avons conçu un programme visant à accroître considérablement la capacité de recharge des véhicules électriques (**VE**) à YVR. Ce programme met l'accent sur la capacité de recharge rapide à divers endroits autour de l'aéroport pour le public, nos partenaires du transport terrestre et le parc de véhicules de l'Administration. Le projet a commencé à la fin de 2022 et l'installation du matériel sera terminée d'ici la fin de 2024.

Transport terrestre

Programme de taxi : En 2022, nous avons conclu une nouvelle entente à long terme avec les dix-sept compagnies de taxi qui desservent YVR. Nous sommes déterminés à améliorer l'efficacité et l'augmentation de l'offre de véhicules pour servir les passagers, en particulier pendant les périodes de pointe de la demande, et à continuer d'offrir un service de grande qualité à nos passagers, tout en fournissant les bornes nécessaires pour permettre une transition partielle vers les véhicules électriques pendant la durée de l'accord. Le parc total de taxis de 1 023 véhicules comprend 3 véhicules électriques et 833 véhicules hybrides électriques (parc total de 717 véhicules dont 529 véhicules hybrides électriques en 2021; de 705 véhicules dont 565 véhicules hybrides électriques en 2020; de 695 véhicules dont 504 sont des véhicules hybrides électriques en 2019).

Nous continuons de travailler en étroite collaboration avec nos principaux partenaires du transport terrestre, comme les exploitants de taxis et de véhicules de navette, à la transition vers des parcs de véhicules électriques. En 2022, nous avons soutenu nos partenaires de location de voitures en matière de planification des infrastructures et de réalisation de projets pilotes visant à intégrer des véhicules électriques à leur parc de véhicules de location. À l'heure actuelle, un de nos partenaires de location de voitures a intégré des véhicules électriques à son parc de véhicules opérationnels, et tous nos partenaires de location de voitures prévoient une expansion importante du parc de véhicules électriques au cours des prochaines années.

Notre leadership

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

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

Éthique des affaires

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 parties prenantes, notamment des partenaires du secteur et des organismes de réglementation. Les employés de l'Administration de l'aéroport doivent agir conformément aux normes les plus élevées énoncées dans un [code de déontologie](#) et des politiques générales, et suivies par un système de gestion et 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)** et de dénonciation.



Nous exigeons que tous les employés suivent chaque année un module de formation sur notre Code de déontologie, afin d'en assurer la compréhension et l'application dans l'ensemble de l'organisation.

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

En vertu de notre [Politique de dénonciation](#), aucune plainte n'a été signalée en 2022 au moyen du numéro téléphonique direct de dénonciation, accessible en tout temps et géré 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](#).

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

	Nombre total ¹	Pourcentage
Membres des organes de gouvernance	13	100 %
Employés ²	Cadres : 111 Non-cadres : 511	Direction : 100 % Autres que la direction : 100 %
Partenaires commerciaux ³	68	100 %

1 L'année 2022 est la première fois que nous faisons une déclaration sur cet indicateur; aucune donnée comparative n'est donc disponible.

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

3 Les partenaires commerciaux de l'Administration de l'aéroport sont des entrepreneurs qui effectuent des travaux particuliers en son nom.

Formation sur les politiques et procédures de lutte contre la corruption (GRI 205-2 A)⁴

	Nombre total ⁵	Pourcentage
Employés ⁶	Direction : 73 Autres que la direction : 356	Cadres : 65,77 % Non-cadres : 69,67 %

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

5 L'année 2022 est la première fois que nous faisons une déclaration sur cet indicateur; aucune donnée comparative n'est donc disponible.

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

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 % des administrateurs proviennent d'autres groupes de la diversité (p. ex., appartenance aux communautés autochtones, noires et de couleur – PANDC, handicap, expression ou identité de genre, orientation sexuelle, âge). Les administrateurs actuels ont en moyenne 61,8 ans, alors qu'un administrateur a entre 30 et 50 ans, et les autres ont plus de 50 ans **(GRI 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	2022 ^A		2021		2020		2019	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Femmes	7	53,84	7	50,00	6	42,86	5	35,7
Minorités visibles	2	15,38	3	21,43	3	21,43	1	7,1
Personnes handicapées	1	7,69	1	7,14	1	7,14	0	0
Peuples autochtones	0	0	0	0	0	0	0	0

Nomination et sélection des membres du conseil d'administration (GRI 2-10 A)

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

Les entités proposant des candidatures incluent :

- Chartered Professional Accountants of British Columbia – un administrateur
- la Ville de Richmond – un administrateur
- la Ville de Vancouver – un administrateur
- Engineers and Geoscientists British Columbia – un administrateur
- le gouvernement du Canada – deux administrateurs
- la Chambre de commerce du Grand Vancouver – un administrateur
- Law Society of British Columbia – un administrateur
- le Grand Vancouver – un administrateur

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

Pour les postes de membre extraordinaire du conseil, le comité de la gouvernance du conseil agit à titre de comité de nomination. Le comité de la gouvernance tient également compte de la matrice des compétences et des qualités des administrateurs, des ensembles de compétences actuellement exigés par le conseil et de la politique du conseil sur la diversité et l'inclusion. Nous faisons appel à une agence de recrutement indépendante pour nous aider à trouver d'éventuels candidats possédant les compétences recherchées, tout en tenant compte de la diversité et de l'expérience vécue. Nous annonçons le poste à doter, et toutes les parties intéressées sont invitées à communiquer avec l'agence de recrutement. En collaboration avec l'agence de recrutement, le comité de la gouvernance dresse une liste des candidats sélectionnés, mène des entrevues et un processus de vérification pour s'assurer qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts, puis recommande une personne pour l'élection au conseil. En 2022, aucun conflit d'intérêts n'a été signalé à l'égard des administrateurs **(GRI 2-15 A)**¹.

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

Rémunération des membres du conseil d'administration

Rémunération des administrateurs **(GRI 2-19 A)**

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

La présidente-directrice générale ne reçoit aucune rémunération supplémentaire pour ses services d'administratrice. Le comité de la gouvernance a recommandé la rémunération pour 2022 et 2023 en fonction des principes de rémunération énoncés ci-après.

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

Principes de rémunération

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

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

Le tableau ci-dessous décrit la rémunération des administrateurs non-cadres en 2022.

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

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

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

Les administrateurs reçoivent également un remboursement pour des dépenses raisonnables approuvées par le président du comité et le secrétaire de l'entreprise. Les dépenses du président du conseil sont approuvées par le président du comité de la gouvernance. Les frais de déplacement des administrateurs pour participer aux réunions du conseil et des comités ne sont pas remboursés, à moins que l'administrateur ne réside à l'extérieur du district régional du Grand Vancouver.

La rémunération totale versée à chaque administrateur en 2022 était la suivante³ :

A. King	195 000 \$	K. Kramer	77 000 \$
H. Acheson	86 000 \$	J. Leversage	77 000 \$
J. Currie⁴	33 316 \$	D. Nomura	77 000 \$
M. A. Davidson	86 000 \$	K. Panatch⁴	25 011 \$
H. Deal	77 000 \$	J. Sihota	77 000 \$
F. Fiorillo	86 000 \$	K. Smith⁴	57 184 \$
K. Howlett	77 000 \$	S. Zein	77 000 \$
TOTAL	895 189 \$		

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

4 J. Currie et K. Panatch ont quitté le conseil le 9 mai 2022. K. Smith est devenue membre du Conseil le 9 mai 2022.

En plus de la rémunération susmentionnée, des dépenses totalisant 408,57 \$ ont été remboursées aux administrateurs en 2022.

Rémunération des cadres supérieurs (GRI 2-19 A)¹

L'Administration de l'aéroport a la responsabilité de fournir une description claire, concise et compréhensible du lien entre la rémunération et le rendement de sa PDG et des cadres supérieurs occupant des postes de décision clés. La déclaration complète de la rémunération des cadres supérieurs pour 2022 peut être consultée ici : [Déclaration de la rémunération des cadres supérieurs \(effectuée le 13 mars 2023\)](#). Cette déclaration comprend des renseignements détaillés sur la surveillance de la rémunération de la PDG et des cadres supérieurs, les principes de rémunération, les groupes de comparaison de la rémunération et un aperçu du programme de rémunération des cadres supérieurs et de la rémunération pour 2022.

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

Notre impact économique

Impact économique direct

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

Pour nous assurer que nous fonctionnons selon un modèle financier durable, nous surveillons les IRC qui reflètent les différents secteurs de notre rendement financier non consolidé, comme la croissance des revenus, les coûts d'exploitation et notre capacité de générer un solide rendement. Au début de l'année 2022, la reprise du trafic passagers était encore très incertaine. Nous avons dépassé notre objectif de revenus de 268,9 millions de dollars et enregistré un total de 502,2 M\$ pour la période de déclaration de 2022. Nous mesurons notre rendement financier global en évaluant la croissance de notre chiffre d'affaires par rapport aux efficacités opérationnelles compte tenu de notre bénéfice avant intérêts et amortissement et de l'excédent des revenus sur les dépenses qui comprend tous les gains. L'objectif de l'Administration de l'aéroport était de 24,5 M\$ en ce qui concerne le bénéfice avant intérêts et amortissement et de -205,5 M\$ au chapitre de l'excédent des revenus sur les dépenses. Les deux cibles ont été dépassées. Le bénéfice avant intérêts et amortissement s'est établi à 215,3 M\$ et l'excédent des revenus sur les dépenses à -27,2 M\$. Notre succès est principalement attribuable à des volumes de passagers et des déplacements de passagers plus élevés que prévu en raison de l'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19. Notre capacité de réinvestir dans l'aéroport dépend essentiellement de notre capacité d'utiliser nos actifs pour offrir des services à la collectivité tout en générant un rendement. Notre rendement du capital investi a été de 0,7 %, comparativement à notre cible de -6,4 %.



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

	2022	2021	2020	2019
Valeur économique générée	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)	(en milliers de dollars)
Revenus²	515 003	284 348	288 729	581 470
Valeur économique distribuée				
Dépenses d'exploitation	151 638	134 331	124 763	159 607
Salaires et avantages sociaux des employés	72 305	60 288	64 235	65 484
Paiements aux fournisseurs de capitaux (détenteurs de débetures)	53 788	52 984	42 098	31 470
Paiements au gouvernement	64 133	34 724	16 507	77 924
Investissements communautaires	5 708	3 262	3 225	6 887
Valeur économique totale distribuée	347 572	285 589	250 828	341 372²
Valeur économique totale conservée	167 431	(1 241)	37 901	240 098²

1 Ces chiffres découlent des [états financiers consolidés](#).

2 Les revenus comprennent les revenus des filiales.

Gestion de l'offre

Chaque jour, l'Administration de l'aéroport prend des décisions d'achat dont les retombées touchent l'organisation et d'autres. Nous établissons des politiques et des lignes directrices visant à promouvoir nos valeurs auprès des fournisseurs, conformément à notre politique d'achats durables, et nous soutenons l'économie locale. En 2022, plus de 95 % (99 % en 2021; 98 % en 2020; 98 % en 2019) de nos dépenses totales avaient trait à des entreprises canadiennes, dont 64 % se trouvaient en Colombie-Britannique (y compris 60 pour cent dans la région du Grand Vancouver). En outre, en 2022, 99 % (99 % en 2021, 2020 et 2019) des nouveaux fournisseurs ont été sélectionnés 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 et exclusif de l'Administration de l'aéroport pour 2022](#) est disponible.

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

1. Construction et services civils
2. 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 des aérogares

L'Administration de l'aéroport a connu des goulots d'étranglement au chapitre de son réseau d'approvisionnement (GRI 2-6) en raison des tensions géopolitiques, du ralentissement de la croissance mondiale et des effets continus de la pandémie de COVID-19. 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

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

L'Administration de l'aéroport commande une étude d'impact économique tous les deux ans, la prochaine devant être terminée en 2023. Selon la dernière étude menée en 2019, le rôle d'YVR dans l'économie locale a contribué à l'impact économique provincial qui suit : 126 000 emplois, 20,2 milliards de dollars au titre de la production économique totale, 10,4 milliards de dollars pour le PIB total et 1,4 milliard de dollars en recettes publiques totales. Notre prochaine étude d'impact économique devrait avoir lieu en 2023.

Pour en savoir davantage sur nos investissements communautaires, veuillez consulter la [page 47](#).



Nos employés et notre communauté

Salaire de subsistance



Alors que nous faisons face aux répercussions de la pandémie de COVID-19 et à d'autres événements climatiques et mondiaux, nous sommes conscients de la hausse du coût de la vie dans le Grand Vancouver et des défis que cela représente pour certains de nos employés. De plus, nous reconnaissons que bon nombre de nos partenaires éprouvent des difficultés à embaucher et à maintenir en poste des travailleurs. Le fait de verser un salaire de subsistance permet aux employés de payer leurs dépenses de base, de réduire leur stress financier et d'avoir plus d'occasions de participer à des expériences enrichissantes dans leur collectivité. En plus de créer un milieu de travail plus enrichissant, cette mesure entraîne un taux de maintien en poste plus élevé.

En 2022, nous avons annoncé notre certification en tant qu'employeur offrant un salaire de subsistance. Ainsi, YVR est devenu le premier aéroport au Canada à obtenir cette désignation. En tant qu'employeur offrant un salaire de subsistance, tous les employés de l'Administration de l'aéroport et les fournisseurs de services directs seront rémunérés au salaire de subsistance de notre région ou à un salaire plus élevé. Nous travaillons à l'heure actuelle avec nos fournisseurs de services directs pour qu'ils puissent payer à leurs employés le salaire de subsistance désigné. Par ailleurs, nous reconnaissons que la forte augmentation des taux représente un défi pour certains de nos partenaires commerciaux et qu'il faudra peut-être du temps pour mettre en œuvre le plein salaire de subsistance. Cela nous donne l'occasion de collaborer avec nos fournisseurs de services directs pour s'attaquer à la hausse du coût de la vie dans le Grand Vancouver et éliminer les obstacles à l'embauche et au maintien en poste des travailleurs à YVR.



Nos parties prenantes (GRI 2-29)

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

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2022
 <p>Passagers</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"> • Sondage trimestriel sur la satisfaction de la clientèle • Équipe de service à la clientèle de première ligne au quotidien • Kiosques d'information • Journal de Sea Island (SkyTALK) • Site Web d'YVR • Médias sociaux • Médias 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de satisfaction de la clientèle de 89 % • Aéroport le plus suivi au Canada sur Twitter • Classé parmi les trois meilleurs aéroports en Amérique du Nord dans le cadre du Prix d'excellence aéroportuaire Skytrax.
 <p>Compagnies aériennes</p> <p>Nos compagnies aériennes partenaires offrent aux particuliers et aux gens d'affaires des vols sans escale vers un large éventail de destinations partout dans le monde.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions et communications régulières • Initiatives et événements aéroportuares clés • Comité consultatif des compagnies aériennes • Soutien pour les nouvelles liaisons et les compagnies aériennes grâce à des séances d'orientation, aux visites sur place et la distribution de documents pertinents. 	<ul style="list-style-type: none"> • Au cours de l'année, nous avons connu la reprise de plusieurs services aériens d'importance avant la pandémie : <ul style="list-style-type: none"> - 11 services intérieurs - 14 services internationaux - 6 services avec l'Asie-Pacifique - 6 services avec l'Europe - 1 service avec l'Amérique latine • Lancement de nouvelles offres de services : <ul style="list-style-type: none"> - Air Canada a lancé un nouveau service à destination de Austin, Houston, Miami et le tout premier service vers Bangkok. - Flair Airlines a débuté un nouveau service à destination de San Francisco, Los Angeles, San Jose del Cabo et Puerto Vallarta. - Central Mountain Air offre maintenant un nouveau service à destination de Smithers. • YVR a accueilli plusieurs nouvelles compagnies aériennes : <ul style="list-style-type: none"> - Fiji Airways offre une nouvelle liaison à destination de Nadi à partir d'YVR. - JetBlue a lancé sa première liaison sans escale vers le Canada, soit de New York à Vancouver. - YVR est le premier aéroport canadien à accueillir Sun Country Airlines pour son service inaugural régulier à partir de l'aéroport international de Minneapolis-Saint-Paul. - La nouvelle compagnie aérienne Lynx Air est entrée en service et dessert Edmonton, Kelowna, Winnipeg, Calgary et Toronto à partir d'YVR. - Canada Jetlines a commencé ses activités avec un service à destination de Toronto.

Partie prenante

Notre participation

Faits saillants de 2022



Partenaires commerciaux de l'aéroport

Une grande communauté travaille sur Sea Island pour soutenir les activités d'YVR. Cette équipe comprend un large éventail de partenaires commerciaux d'YVR, allant des locataires commerciaux à nos préposés à l'entretien, aux fournisseurs de services de transport terrestre et de manutention de bagages, aux entrepreneurs et à bien plus encore.

- Réunions et communications régulières
- Assemblée générale annuelle
- Initiatives et événements aéroportuaires clés
- Journal de Sea Island
- Comité des opérations des compagnies aériennes

- Membre fondateur du Défi de la carboneutralité du Canada
- Reconnaissance des employés, des partenaires et des bénévoles qui ont assuré un service à la clientèle exceptionnel en 2022 dans le cadre du programme des étoiles d'YVR.
- Remise du Prix d'excellence écologique et du Prix de lutte contre les déchets aux locataires d'YVR qui réduisent le plus possible les répercussions de leurs activités sur l'environnement.



Administration de l'aéroport de Vancouver

L'Administration de l'aéroport de Vancouver emploie une équipe de base de professionnels dans un éventail de secteurs, y compris dans des domaines techniques et administratifs, de gestion, de négociation et d'exploitation. Son conseil d'administration supervise la conduite des affaires et les activités de l'équipe de direction.

- Réunions et communications régulières
- Sondages éclair périodiques auprès des employés
- Ligne de dénonciation téléphonique 24 heures
- Mises à jour régulières sur l'intranet d'YVR
- Série d'émissions mensuelles virtuelles en direct à la télévision avec la présidente directrice générale et les employés
- Initiatives annuelles de mobilisation
- Activités amusantes tout au long de l'année pour rapprocher les employés (p. ex., un barbecue d'été et des fêtes où les friandises glacées et la crème glacée sont à l'honneur)
- Programmes annuels de reconnaissance des employés
- Programme de formation en leadership.
- Gestion du rendement (Participez au succès) pour :
 - créer une culture d'apprentissage fondée sur la recherche de rétroactions et dans laquelle nous sommes tenus responsables de nos résultats;
 - acquérir des compétences et des comportements pour s'assurer que nos équipes sont non seulement mobilisées, mais aussi bien outillées pour remplir notre mission;
 - offrir à nos équipes des occasions d'accomplir un travail significatif et de faire évoluer leur carrière.



- Certification en tant qu'employeur offrant un salaire de subsistance
- Governance Professionals of Canada a décerné à YVR le Prix de la stratégie lors de la remise des prix d'excellence en gouvernance.
- Durée moyenne du service des employés : 8,25 ans
- En 2022, nous avons administré un sondage sur la mobilisation des employés, qui comprenait l'indice de santé organisationnelle (OHI) de McKinsey and Company et une évaluation de l'inclusion (EI), afin d'évaluer la situation. Taux de participation de 83 %



Communautés locales

YVR est situé sur Sea Island, à Richmond, en Colombie-Britannique, en face de Vancouver, de l'autre côté du fleuve Fraser. Nos communautés locales comprennent la bande indienne de Musqueam – dont YVR occupe les terres traditionnelles – les vingt-trois administrations qui composent le district régional du Grand Vancouver et les Premières Nations dont elles occupent les terres.

- 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 du comité de liaison entre l'Administration de l'aéroport et la bande indienne de Musqueam
 - Rencontres régulières avec des chercheurs d'emploi, des artistes et des propriétaires d'entreprise de la bande indienne de Musqueam
 - Réunions régulières avec l'administration de la bande indienne de Musqueam
 - Participation d'aînés et de représentants de la bande indienne de Musqueam aux activités d'YVR
- 18,2 milliards d'impressions dans les médias, 19 021 mentions au total et couverture médiatique positive ou neutre à 96 p. 100
 - Taux de satisfaction de 63 p. 100 dans le sondage communautaire annuel d'YVR. Nouvelle méthodologie cette année qui englobait non seulement notre région géographique immédiate, mais aussi la vallée du bas Fraser et de la Colombie-Britannique afin de savoir ce que les gens pensaient d'YVR. Prise de mesures supplémentaires pour que les personnes handicapées et celles dont l'anglais est une langue seconde soient représentées dans les résultats.
 - Célébration du cinquième anniversaire de la signature de l'Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne de Musqueam (voir la section sur les relations avec les Autochtones pour en savoir plus)
 - Tenue de points de presse et de conférences de presse tout au long de l'année pour échanger avec les médias sur des initiatives à l'aéroport et sur le processus de voyage pendant les périodes de pointe (c.-à-d. les longues fins de semaine et les jours fériés)
 - Création de la bourse d'études Mary B. Jordan pour les femmes en affaires
 - L'adresse électronique et le numéro de téléphone direct de la PDG sont disponibles sur notre site Web et le public est invité à communiquer avec elle pour lui faire part de ses commentaires, questions ou observations. Les réponses aux commentaires reçus sont fournies en temps opportun. Ses coordonnées sont indiquées directement dans sa biographie sur le [site Web](#).

Partie prenante	Notre participation	Faits saillants de 2022
 <p>Administrations gouvernementales et organismes de réglementation</p> <p>Nous collaborons avec les administrations municipales, régionales, provinciales et fédérales, ainsi qu'avec les organismes de réglementation internationaux, pour nous assurer que l'aéroport respecte 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"> • Présentations annuelles aux municipalités locales et aux entités proposant des candidatures • Réunions individuelles régulières avec les représentants du gouvernement • Participation aux comités et groupes de travail industrie-gouvernement • Participation à la Future Borders Coalition 	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement de la représentation d'YVR aux comités régionaux de l'industrie afin de faire avancer ses priorités stratégiques • Présentation d'YVR à deux audiences de comités parlementaires afin de préconiser l'adoption de politiques favorables au secteur canadien de l'aviation et favoriser une plus grande innovation dans le transport des passagers • Collaboration avec l'Agence de la santé publique du Canada et Transports Canada afin d'envisager la mise en œuvre à YVR des programmes de surveillance des eaux usées liés à la COVID-19
 <p>Associations du secteur</p> <p>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).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Premier aéroport canadien à obtenir la certification de carboneutralité de niveau 4+ dans le cadre du programme Airport Carbon Accreditation d'ACI • Prix d'excellence en innovation de l'industrie remis à YVR aux Technology Impact Awards de 2022 pour sa plateforme jumelée numérique • Allocution annuelle de Tamara Vrooman à la Chambre de commerce du Grand Vancouver (« The Future of Growth and Connection ») • Signature du protocole d'entente Cascadia avec les ports de Seattle et de Portland pour faire avancer la mise en œuvre de la politique de durabilité et atteindre les objectifs de carboneutralité • Engagement à travailler avec les deux plus grands aéroports commerciaux du corridor Cascadia (Aéroport international de Seattle-Tacoma et Aéroport international de Portland) afin de miser sur les ressources qui décarboniseront l'aviation, y compris la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation durables, et d'inciter la transition du matériel de servitude au sol vers des carburants à faibles émissions et à émissions nulles • Membre fondateur et président du Conseil supérieur de l'Ouest de la Chambre de commerce du Canada, qui a pour objectif de faire valoir le point de vue de l'Ouest canadien en matière de politique fédérale • Organisation du Sommet sur les frontières des transports de la Future Borders Coalition (FBC) à Washington, DC, afin d'établir les orientations des politiques frontalières entre le Canada et les États-Unis • Prière de consulter la GRI 2-28 qui se trouve dans l'Index du contenu de la Global Reporting Initiative pour connaître la liste complète des associations dont nous sommes membres.

Employés

Nous nous efforçons de bâtir et de conserver une équipe forte et diversifiée en recrutant et en maintenant en poste une main-d'œuvre 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) en 2022

Contrat de travail ¹	Homme	Femme	Autre ²	Renseignements non divulgués
Intérimaire, à temps plein	7	7	0	0
Permanent, à temps plein	317	213	0	0
Permanent, à temps partiel	20	39	0	0
Contractuel, à temps plein	9	10	0	0
Contractuel, à temps partiel	0	1	0	0
Temporaire	1	1	0	0
Occasionnel	2	5	0	0
Total	356³	276³	0	0

1 Un contrat de travail s'entend d'un poste intérimaire, permanent, contractuel, temporaire ou occasionnel. Un type d'emploi désigne un emploi à temps plein ou à temps partiel. Ces données ont été compilées à partir des données du système des RH.

2 Genre autre que celui attribué à la naissance.

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

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

Contrat de travail ¹	Homme	Femme
Intérimaire, à temps plein	3	2
Permanent, à temps plein	254	164
Permanent, à temps partiel	4	10
Contractuel, à temps plein	4	4
Contractuel, à temps partiel	1	0
Temporaire	1	0
Occasionnel	1	0
Total	271²	183²

1 Un contrat de travail désigne un poste intérimaire, permanent, contractuel, temporaire ou occasionnel. Un type d'emploi désigne un emploi à temps plein ou à temps partiel. Ces données ont été compilées à partir des données du système des RH.

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

Nombre total d'employés par contrat de travail, type d'emploi et genre (GRI 2-7) en 2020

Contrat de travail ³	Homme	Femme
Intérimaire à temps plein	3	2
Permanent, à temps plein	234	150
Permanent, à temps partiel	8	8
Contractuel, à temps plein	12	6
Contractuel, à temps partiel	2	1
Temporaire	0	1
Occasionnel	1	1
Total	260	169

3 Un contrat de travail s'entend d'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.

Nombre total d'employés par contrat de travail, type d'emploi et genre (GRI 2-7) en 2019

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

1 Un contrat de travail s'entend d'un poste intérimaire, permanent, contractuel, temporaire ou occasionnel. Un type d'emploi désigne un emploi à temps plein ou à temps partiel. Ces données ont été compilées à partir des données du système des RH.

Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés (GRI 401-1)² en 2022 **A**

Âge	< 30	30-50	> 50	Total
Nombre ³	42	113	51	206
Taux	6,72 %	18,08 %	8,16 %	32,96 %

Genre	Homme	Femme	Autre ⁴	Renseignements non divulgués	Total
Nombre ³	97	109	0	0	206
Taux	15,52 %	17,44 %	0	0	32,96 %

2 Tous les employés travaillent dans la même région.

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

4 Genre autre que celui attribué à la naissance.

Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés (GRI 401-1) en 2021¹

Âge	< 30	30-50	> 50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ²	10	32	9	51	Nombre ²	26	25	51
Taux	2,24 %	7,17 %	2,02 %	11,43 %	Taux	5,83 %	5,61 %	11,43 %

1 Le nombre total et les taux de nouveaux employés embauchés en 2021 ont été redressés.

2 Comprend les employés permanents et les contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés (GRI 401-1) en 2020

Âge	< 30	30-50	> 50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ³	4	4	22	30	Nombre ³	10	20	30
Taux	0,94 %	0,94 %	5,16 %	7,04 %	Taux	2,35 %	4,69 %	7,04 %

3 Comprend les employés permanents et contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

Nombre total et taux de nouveaux employés embauchés (GRI 401-1) en 2019

Âge	< 30	30-50	> 50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ⁴	13	44	7	65	Nombre ⁴	36	29	65
Taux	2,41 %	8,35 %	1,30 %	12,06 %	Taux	6,68 %	5,38 %	12,06 %

4 Comprend les employés permanents et contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

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

Âge	< 30	30-50	> 50	Total
Nombre ⁵	15	38	23	76
Taux	2,40 %	6,08 %	3,68 %	12,16 %

Genre	Homme	Femme	Autre**	Renseignements non divulgués	Total
Nombre ⁵	36	40	0	0	76
Taux	5,76 %	6,40 %	0	0	12,16 %

5 Comprend les employés permanents et contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

Nombre total et taux de roulement du personnel (GRI 401-1) en 2021¹

Âge	< 30	30-50	> 50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ²	7	48	26	81	Nombre ²	43	38	81
Taux	1,57 %	10,76 %	5,83 %	18,16 %	Taux	9,64 %	8,52 %	18,16 %

1 Le nombre total et les taux de nouveaux employés embauchés en 2021 ont été redressés.

2 Comprend les employés permanents et contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

Nombre total et taux de roulement du personnel (GRI 401-1) en 2020

Âge	< 30	30-50	> 50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ³	16	53	82	151	Nombre ³	66	85	151
Taux ⁴	3,75 %	12,44 %	19,25 %	35,44 %	Taux	15,49 %	19,95 %	35,44 %

3 Comprend les employés permanents et contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

4 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.

Nombre total et taux de roulement du personnel (GRI 401-1) en 2019

Âge	< 30	30-50	> 50	Total	Genre	Homme	Femme	Total
Nombre ⁵	6	26	10	42	Nombre ⁵	18	24	42
Taux	1,11 %	4,82 %	1,86 %	7,79 %	Taux	3,34 %	4,45 %	7,79 %

5 Comprend les employés permanents et contractuels. Les employés occasionnels et temporaires ne sont pas inclus. Tous les employés travaillent dans la même région.

Formation et perfectionnement (GRI 404-2)

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

Formation sur la conformité

En 2022, nous avons recommencé à assurer la formation en personne qui s'ajoute à la formation en ligne actuelle. Au total, nos employés ont suivi 5 632 modules de formation en ligne et 1 570 activités de formation en personne. Nous avons également poursuivi la formation réglementaire pour les employés et utilisé des plateformes vidéo virtuelles et de la formation en direct pour divers besoins internes. Les cinq principaux domaines de formation en 2022 ont eu trait à la formation sur la conformité, notamment la formation sur la sécurité, les services juridiques, la protection des renseignements personnels, la sécurité de l'information et l'accessibilité.

Formation spécialisée

Tout au long de l'année, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les formateurs des divers services sur les exigences propres à l'emploi afin d'améliorer la façon dont nous formons et perfectionnons nos équipes et notre organisation. Parmi les nouveaux programmes, on compte une série de séances Aéroport 101 qui portent sur les activités côté piste et le volet commercial de l'entreprise. De plus, certaines équipes ont reçu une formation sur la planification d'urgence et le système de gestion de la sécurité en fonction des postes occupés. La reprise de la formation en personne a permis d'offrir des séances sur la violence en milieu de travail et la désescalade, ainsi que les cours de certification en secourisme, ce qui renforce notre engagement de créer un milieu de travail sain où les employés sont traités avec respect et se sentent en sécurité.

Occasions de perfectionnement

En 2022, nous avons mis l'accent sur l'importance des comportements de leadership dans l'ensemble de l'organisation, car nous sommes d'avis que tous nos employés jouent un rôle important dans la réalisation de notre raison d'être. Par conséquent, tous les employés ont reçu une formation dans six domaines : renforcer la résilience, donner et recevoir de la rétroaction, communiquer malgré l'incertitude, diriger avec empathie, instaurer la confiance et favoriser le perfectionnement d'autrui par l'encadrement. Les cadres et les gestionnaires de personnel ont participé à une série d'ateliers qui traitent en profondeur des mêmes sujets. Nous avons reçu des commentaires à la suite de ces séances selon lesquels nos gestionnaires de personnel pourraient bénéficier de séances de mentorat. Nous avons donc retenu les services de VIRTUS qui a offert des séances de mentorat d'une demi-journée aux employés occupant ces postes. Les cadres ont également participé à des séances sur les conventions collectives et sur l'expérience employés, qui ont porté sur la santé et la stratégie organisationnelles. En plus d'apprendre à connaître davantage l'organisation et les équipes qui en font partie, tous les employés ont pu suivre la formation « L'esprit au travail », c'est-à-dire un programme fondé sur des données probantes conçu pour promouvoir la santé mentale et réduire la stigmatisation entourant la maladie mentale en milieu de travail.

Rétroaction des employés

En janvier 2022, l'Administration de l'aéroport a mené son premier sondage sur l'indice de la santé organisationnelle, que nous avons appelé à l'interne le sondage sur l'expérience employés. Tous les employés (456) ont été invités à participer; 379 ont répondu (83 %) et 308 ont fourni des commentaires, des opinions et des recommandations (81 %). Tous les commentaires des employés ont été communiqués de façon confidentielle à l'échelle de l'organisation. Les résultats ont été transmis des cadres supérieurs aux directeurs, de ceux-ci aux gestionnaires et de ces derniers à tous les employés. Tous les groupes ont également pu formuler leurs commentaires à l'occasion de séances en direct sur les mesures pouvant être prises pour réaliser les grandes priorités de l'organisation. Après le recensement des commentaires, tous les gestionnaires de personnel ont participé à de nombreuses séances en personne en 2022 pour connaître les mesures retenues et les mettre en œuvre. Le prochain sondage sur l'expérience employés aura lieu en mars 2023 afin d'évaluer les progrès en la matière.

Santé et sécurité des employés

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



[Certificat de reconnaissance](#)

En 2022, nous avons fait l'objet d'un audit externe de renouvellement de notre certification dans le cadre du programme de certificats de reconnaissance de WorkSafeBC. Nous avons obtenu un taux de 96 % (95 % en 2021; 93 % en 2020 et 92 % en 2019) pour l'audit du système de gestion de la santé et de la sécurité au travail.

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

En 2022, dans le cadre de ce programme, nous avons enregistré 350 837 (327 237 en 2021; 1 201 708 en 2020; 1 993 849 en 2019) heures consacrées à des travaux d'immobilisations à forfait et un taux global de blessures à déclaration obligatoire de 2,28 (4,28 en 2021; 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 accident 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. Notre taux de fréquence des blessures entraînant des pertes de temps en 2022 était de 1,26 (1,0 en 2021; 0,97 en 2020; 1,20 en 2019). Les types de blessures subies en 2022 comprennent les glissades et les chutes, les trébuchements et les blessures liées à l'équipement.

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)¹

	2022	2021	2020	2019
Nombre total de décès	0	0	0	0
Taux de fréquence des décès	0	0	0	0
Nombre total de blessures entraînant des conséquences graves	0	1	S.O.	S.O.
Taux de fréquence des blessures entraînant des conséquences graves	0	0,25	S.O.	S.O.
Taux de fréquence des blessures entraînant une perte de temps ²	1,26 A	0,50	0,97	1,20
Nombre total de jours de travail perdus	21	36	33	24
Nombre total de blessures à déclaration obligatoire	8	9	S.O.	S.O.
Taux de fréquence des blessures à déclaration obligatoire	1,67	2,25	S.O.	S.O.
Pourcentage d'absentéisme	4,09 %	5,86 %	3,20 %	3,75 %
Heures de travail totales	955 480	801 221	S.O.	S.O.

1 Nous ne divulguons pas les renseignements sur la santé et la sécurité de nos entrepreneurs et de nos fournisseurs en raison de contraintes de confidentialité et de détails précis concernant les dangers liés au travail pouvant entraîner des blessures graves.

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

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 nous conformons 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.

Nous essayons de créer un milieu de travail qui reflète la riche diversité des communautés que nous servons. Nous apprécions la contribution de tous les employés et nous sommes déterminés à promouvoir l'équité en matière d'emploi, l'inclusion, la diversité et le sentiment d'appartenance. Le tableau qui suit résume les niveaux de représentation au 31 décembre 2021 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 (GRI 405-1)¹ (2021)²

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

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

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

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

Caractéristiques démographiques de l'Administration de l'aéroport par rapport à celles du marché du travail (GRI 405-1)¹ (2020)

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

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

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

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

Aucun incident de discrimination n'a été signalé en 2022 (0 en 2021; 0 en 2020; 0 en 2019).

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. Nous fournissons de l'information ouverte, honnête et opportune aux parties prenantes, y compris dans les domaines de la mobilisation communautaire locale, des évaluations environnementales et de nos programmes de construction **(GRI 413-1)**. Nous mobilisons aussi le public et les principales parties prenantes au sujet des répercussions possibles des 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 2022, nous avons répondu à 63 demandes de renseignements (319 en 2021; 387 en 2020; 254 en 2019) par le biais de notre ligne téléphonique et de notre adresse électronique communautaires. Le nombre moindre de demandes de renseignements provenant de la communauté peut être attribuable à la suspension temporaire de l'acceptation des demandes de subvention communautaires, à l'assouplissement des restrictions et des règlements en matière de déplacements liés à la COVID-19, ainsi qu'à la fin de la mobilisation du public pour les projets d'aménagement à Sea Island. Notre équipe des relations avec les médias a répondu à 484 demandes de renseignements des médias en 2022. Nous avons également organisé des rencontres avec les médias et des conférences de presse tout au long de l'année pour échanger avec les médias sur les initiatives à l'aéroport et le processus de voyage pendant les périodes de pointe (c.-à-d. les longues fins de semaine et les jours fériés).



Relations avec les Autochtones

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

Notre Plan stratégique 2022-2024 envisage la durabilité opérationnelle et financière et les priorités climatiques dans l'optique de la réconciliation. À cette fin, nous favorisons activement les programmes et politiques qui visent à :

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

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

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

Voici les faits saillants de l'Accord de 2022 sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne de Musqueam :

- 2 459 540 \$ de revenus partagés en 2022
- Attribution de sept bourses d'études
- Rétablissement du programme d'apprentissage en services d'entretien pour deux membres de Musqueam et élaboration d'un programme de préapprentissage pour deux autres membres de Musqueam
- Huit membres de Musqueam travaillent à titre d'employés à l'Administration de l'aéroport.
- 31 membres de Musqueam travaillent collectivement chez nos partenaires, dont ABCoast, DeltaTec, Concord Parking, Securiguard et le Musqueam Arts Store.
- YVR a installé une sculpture de bienvenue produite par ʔə́yχʷatələq (Brent Sparrow, artiste de Musqueam) pour accueillir les voyageurs et les visiteurs à l'aéroport et sur le territoire de la bande indienne de Musqueam et leur offrir un accueil selon les traditions de Musqueam.

Investissements communautaires

En 2022, nous avons versé à 18 partenaires (27 en 2021; 24 en 2020) des dons d'une valeur totale de 770 000 \$. Les dons en nature ont totalisé 1 141 700 \$ (49 750 \$ en 2021; 571 662 \$ en 2020; 1 200 000 \$ en 2019) pour soutenir un large éventail d'organisations et de causes **(GRI 203-1)**. Nos cinq principaux partenariats sont avec la YVR Art Foundation (100 000 \$), le Pacific Family Autism Network (100 000 \$), la Take a Hike Foundation (60 000 \$), le Canucks Autism Network (50 000 \$) et la Quest Outreach Society (50 000 \$).

Notre environnement

Réduction des émissions atmosphériques et de carbone

À YVR, nous mettons l'accent sur la réduction des émissions provenant de nos activités. Nous avons atteint la carboneutralité en 2020 et l'avons maintenue par la suite grâce à la réduction de nos émissions et à l'achat de crédits de carbone pour nos émissions directes et indirectes et 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 Transition (4+) du programme [Airport Carbon Accreditation](#). Cette accréditation reconnaît que YVR non seulement ouvre la porte à sa propre réduction des émissions de carbone, mais travaille aussi activement avec des partenaires du secteur de l'aviation afin de réduire davantage les émissions.

En 2021, nous avons également annoncé notre feuille de route pour atteindre zéro émission nette de carbone qui, conjointement avec notre plan de gestion environnementale, décrit notre engagement à obtenir la carboneutralité en matière d'émissions directes pour les activités aéroportuaires d'ici 2030. Nous visons à atteindre la décarbonisation en réduisant nos émissions de carbone et en accroissant notre efficacité énergétique. En 2022, nous avons investi dans un important projet de modernisation de l'éclairage des aéroports, amélioré l'efficacité des systèmes de chauffage, ventilation et refroidissement et de chauffage de l'eau domestique grâce à la modernisation du matériel, et augmenté le nombre de véhicules électriques dans notre parc de véhicules. 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 celle-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, des appareils de chauffage et de cuisson, des génératrices d'alimentation de secours et des 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. CO₂) (GRI 305-1, 305-2)¹

	2022 A	2021	2020	2019	2018	2012 ²
Émissions directes de niveau 1 ³	10 164	9 593	8 234	8 518	7 714	7 949
Émissions indirectes de niveau 2 ⁴	1 161	872 ³	3 516	3 180	2 714	3 880
Total	11 325	10 465	11 750	11 698	10 428	11 829

Émissions de CO₂ biogénique en 2022 : 112 t d'équivalent CO₂

- 1 Nous calculons les émissions annuelles à l'aide d'une méthodologie conforme au cadre de déclaration des émissions du gouvernement provincial (2021 B.C. Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, mai 2022). Les valeurs du potentiel de réchauffement planétaire sont tirées du sixième rapport annuel (RA6) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui a été publié en août 2021. Les gaz inclus dans le calcul sont le CO₂, le CH₄ et le N₂O. La consolidation repose sur le contrôle opérationnel.
- 2 Nous utilisons 2012 comme année de référence pour la production de rapports, car c'était la première année où nous avons fait une évaluation de l'inventaire avec un expert externe.
- 3 Conformément à la méthodologie énoncée dans le cadre de déclaration des émissions du gouvernement de la Colombie-Britannique (2021 BC Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, mai 2022), les émissions de CO₂ du biocarburant doivent être déclarées séparément. À ce titre, les émissions de CO₂ provenant des biocarburants sont les suivantes : 112 tonnes en 2022; 76 tonnes en 2021; 59 tonnes en 2020; 98 tonnes en 2019; 94 tonnes en 2018; 76 tonnes en 2012.
- 4 En 2022, le gouvernement de la Colombie-Britannique a modifié la méthode de calcul du facteur des émissions d'électricité à compter de 2021. Ces changements comprennent le remplacement de la mesure des importations brutes par la mesure des importations nettes, et l'utilisation d'une moyenne mobile sur quatre ans au lieu de trois. Cette méthodologie a été maintenue pour l'année de déclaration 2022. Compte tenu de ces changements, le facteur d'émission de l'électricité était de 9,7 tonnes d'éq. CO₂/GWh en 2021, et de 11,5 tonnes d'éq. CO₂/GWh en 2022, comparativement à 40,1 tonnes d'éq. CO₂/GWh en 2020.

Notre empreinte carbone a diminué de 9 p. 100 en 2022 par rapport à 2021 et l'intensité de nos émissions s'est chiffrée à 0,602 tonne par 1 000 passagers (1,49 tonne/1 000 passagers en 2021; 1,62 tonne/1 000 passagers en 2020; 0,45 tonne/1 000 passagers en 2019), les émissions des niveaux 1 et 2 étant combinées (GRI 305-4). En 2022, nous avons consommé plus de diesel et d'électricité par rapport à 2021 en raison du temps froid et des tempêtes de neige en janvier et en décembre 2022. Par exemple, nous avons eu une utilisation record de carburant diesel pour les véhicules de déneigement et de dégivrage en décembre. Nous avons également utilisé plus de carburant pour la production d'électricité d'urgence en 2022.

Consommation d'énergie au sein de l'organisation, en GJ (GRI 302-1)⁵

Énergie non renouvelable totale		2022 A	2021	2020	2019
Parc de véhicules	Essence pure	4 578	4 457	4 512	5 254
Parc de véhicules	Diesel pur	18 401	10 407	8 897	14 288
Génératrice d'alimentation de secours	Diesel pur	5 100	2 946	2 303 GJ	1 451
Énergie non renouvelable totale		28 078	17 810	15 712	20 993

- 5 Les facteurs de conversion sont mentionnés dans le cadre de déclaration des émissions du gouvernement de la Colombie-Britannique (2021 BC Best Practices Methodology for Quantifying GHG Emissions, mai 2022) et sont fournis par le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques.

Énergie renouvelable totale		2022 ^A	2021	2020	2019
Parc de véhicules	Éthanol pur	337	326	330	384
Parc de véhicules	Biodiesel pur	892	509	435	698
Génératrice d'alimentation de secours	Biodiesel pur	238	139	113	71
Énergie éolienne		20	22	23	18
Énergie solaire thermique		110	8 605	8 668	8 759
Énergie solaire photovoltaïque		28	27	28	29
Géothermie		4 275	4 146	5 530	6 403
Énergie renouvelable totale		5 900	13 774	15 127	16 362

Consommation totale d'énergie – électricité, chauffage et refroidissement ¹		2022 ^A	2021	2020	2019
Achat d'électricité	Hydro	363 240	323 718	315 618	382 822
Chauffage et refroidissement	Gaz naturel	148 979	150 134	140 798	126 149
Chauffage et refroidissement	Diesel pur	3 419	3 084	0	5 848
Chauffage et refroidissement	Biodiesel pur	160	151	0	286
Total		515 797	477 086	456 416	515 105
Électricité, chauffage et refroidissement		515 797	477 086	456 416	515 105
Énergie non renouvelable		28 078	17 810	15 712	20 993
Renouvelable		5 900	13 774	15 127	16 362
Totale de la consommation globale d'énergie		549 775	508 670	487 255	552 460

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

Émissions de niveau 3

Nous reconnaissons que la majeure partie des émissions associées à l'exploitation de l'aéroport sont liées aux mouvements d'aéronefs et aux activités côté piste, au trafic passager et commercial sur l'île et aux bâtiments de l'Administration hors de l'aéroport. Ces émissions sont considérées comme des émissions de niveau 3 et, bien qu'elles dépassent la portée immédiate de notre engagement de carboneutralité et échappent à notre contrôle direct, nous travaillons fort avec nos partenaires pour réduire toutes les émissions. Ces émissions de niveau 3 devraient totaliser 276 092 tonnes d'éq. CO₂ en 2022 (179 448 tonnes en 2021; 172 843 tonnes en 2020; 344 319 tonnes en 2019). Ces émissions ont augmenté au cours des trois dernières années, alors que le trafic aérien a augmenté à mesure que les restrictions de voyage liées à la COVID-19 ont été levées.

Qualité de l'air ambiant

L'Administration de l'aéroport s'est engagée à réduire la pollution atmosphérique et à évaluer la qualité de l'air grâce à un suivi continu de la qualité de l'air ambiant. En 2022, nous avons continué de participer volontairement au Lower Fraser Valley Air Quality Monitoring Network. Dans le cadre de ce réseau, le Grand Vancouver exploite une station de surveillance de la qualité de l'air située à YVR, près de la piste sud. Chaque année, le Grand Vancouver analyse ces données pour établir les tendances et le rendement par rapport aux objectifs annuels, horaires et quotidiens (24 heures). Les données sont publiées en mai de chaque année et sont présentées dans le tableau suivant, comparativement aux objectifs actuels du Grand Vancouver en matière de qualité de l'air ambiant. Nous déclarons également les données à l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) chaque année.

Surveillance des polluants atmosphériques sur Sea Island¹ (GRI A05)

Moyennes annuelles	2021	2020	2019	2018	Objectifs pour le Grand Vancouver
Dioxyde d'azote (NO ₂) (ppb)	11	11	14	14	17 ²
Monoxyde de carbone (CO) [ppb]	197	210	239	253	Aucune moyenne annuelle
Dioxyde de soufre (SO ₂) (ppb)	0,2	0,2	0,4	0,5	5
Particules fines (PM _{2,5}) [µg/m ³]	4,6	6,1	5,2	7,0	8
Particules fines (PM ₁₀) [µg/m ³]	10,0	12,0	11,7	12,9	20
Ozone (O ₃) (ppb)	19,6	18	16	17	Aucune moyenne annuelle

1 Omissions, contraintes de confidentialité, renseignements non disponibles : le présent rapport fournit les données de 2021, ce qui représente la période de déclaration la plus récente fournie par le Grand Vancouver.

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

Consommation d'eau

Nous travaillons en collaboration avec nos partenaires commerciaux, les compagnies aériennes et les communautés afin de réduire le plus possible la consommation d'eau potable dans les différents points où elle est utilisée par l'aéroport. Notre approche est mise en évidence dans notre [plan de gestion environnementale 2020-2024](#).



Cible du Plan de gestion environnementale 2020-2024	Résultats de 2022
Améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'eau potable à Sea Island de 50 p. 100 par rapport au niveau de référence de 2012 de 669 L/PAX d'ici 2024.	La consommation d'eau potable par passager a augmenté de 31 p. 100 par rapport aux niveaux de 2012 (48 L/PAX).

Nous assurons le suivi de toute l'eau consommée à Sea Island, notamment par nos partenaires commerciaux, et nous travaillons à réduire et à mesurer la consommation d'eau potable provenant de toutes les sources liées à l'aéroport. La majeure partie de l'eau consommée à l'aéroport est liée aux volumes de passagers – les installations sanitaires et les restaurateurs. En 2020 et 2021, la consommation d'eau avait grandement diminué en raison du nombre moindre de passagers. Le volume total consommé est beaucoup plus près des niveaux d'avant la pandémie, soit 905 274 m³ (689 803 m³ en 2021; 583 737 m³ en 2020; 1 101 350 m³ 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 nous ayons consommé plus d'eau potable en 2022, l'augmentation importante des volumes de passagers a amélioré notre efficacité en matière d'eau à 48 L/passager (97 L/passager en 2021; 80 L/passager en 2020; 42 L/passager en 2019).

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

Sources d'eau	2022 ^A	2021	2020	2019
Eau de surface	0,620 ¹	0,620	0,620	0,620
Eaux souterraines	0	0	0	0
Eau de mer	0	0	0	0
Eau extraite	0	0	0	0
Eau utilisée par des tiers	905 274 ²	689 803	583 737	1 101 350
Total	905 894	690 423	584 357	1 101 970

- 1 Le volume total d'eau de surface est une estimation de l'eau de pluie récoltée dans le bâtiment des activités des pistes.
- 2 Le prélèvement total d'eau provient de la ville de Richmond, soit de trois bassins versants du district régional 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. Toute l'eau prélevée est classée comme eau douce.

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 et l'édifice du chemin Aylmer. La consommation dans l'ensemble de ces bâtiments a été de 201 038 m³ (151 521 m³ en 2021; 115 230 m³ en 2020; 366 290 m³ en 2019) provenant de sources municipales et de 620 m³ d'eau de pluie (**GRI 303-3**), ce qui représente 22 % de la consommation d'eau totale sur Sea Island.

Santé des écosystèmes

Pour atténuer l'incidence de nos activités sur Sea Island et au-delà, nous prenons des mesures dans le cadre du [plan de gestion environnementale d'YVR de 2020-2024](#) qui établit une priorité stratégique claire, soit d'améliorer la santé des écosystèmes, avec des cibles et objectifs précis.



Cible du Plan de gestion environnementale 2020-2024	Résultats de 2022
Certification Salmon-Safe	Certification Salmon-Safe

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

En 2022, nous avons renouvelé avec succès notre certification Salmon-Safe pour une deuxième période de cinq ans. Ce renouvellement de la certification marque la première fois que le savoir autochtone est inclus dans l'évaluation, puisqu'un évaluateur autochtone faisait partie de l'équipe. Dans le cadre de ce modèle d'avenir, les évaluateurs autochtones fournissent des connaissances et des points de vue historiques sur l'intendance environnementale et apportent ainsi une perspective de réconciliation au processus, ce qui améliore et approfondit l'apprentissage. Il s'agit d'une autre occasion de travailler avec la bande indienne de Musqueam pour assurer un avenir durable et mutuellement avantageux pour la région et YVR grâce à l'Accord sur la durabilité et l'amitié entre YVR et la bande indienne de Musqueam. Tout au long du processus de renouvellement de la certification, nous avons eu le privilège de bénéficier des connaissances et des expériences des peuples autochtones de la Colombie-Britannique et de mieux comprendre l'importance culturelle du saumon.

Nous effectuons des examens environnementaux axés sur la surveillance réglementaire et la santé des écosystèmes pour tous les projets de construction et d'aménagement proposés à YVR. Ces évaluations permettent de déterminer les effets possibles, comme la perte d'habitats sensibles, et incluent une analyse des éventuelles répercussions sociales.

En 2022, nous avons effectué des examens environnementaux pour 90 projets (90 en 2021; 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 de graves effets environnementaux négatifs. En 2022, 154 des 159 projets (85 de 90 en 2021; 89 de 90 en 2020; la totalité en 2019) examinés conformément à la *Loi sur l'évaluation d'impact* répondaient aux critères d'exclusion de l'arrêté ministériel émis en vertu de l'article 88 et n'ont donc pas été publiés dans le Registre canadien d'évaluation d'impact. Les projets suivants ont été publiés dans le registre pour permettre au public de formuler des commentaires :

- Chemin des transporteurs de fret
- Rénovations relatives à la porte et au drainage du hangar au 4400, rue Stark
- Entrepôt de fret
- Projet d'amélioration du système de digues – aire de conservation de Sea Island
- Assainissement de l'aire de trafic de Million Air – Aéroport international de Vancouver

Nous surveillons régulièrement les projets de construction afin de nous assurer que les mesures d'atténuation sont mises en œuvre et qu'elles continuent d'être efficaces. En 2022, nous avons effectué plus de 80 (plus de 80 en 2021; plus de 100 en 2020) visites de chantier dans le cadre de grands projets de construction. Tous les problèmes environnementaux ont été résolus rapidement et il a été conclu qu'aucun des projets n'a causé de graves effets environnementaux ou sociaux négatifs.

Effluents et déchets

La gestion des déchets est un des livrables clés indiqués dans le [plan de gestion environnementale](#) d'YVR 2020-2024, qui comprend des plans et programmes axés sur le traitement de différents types de déchets comme les déchets dangereux, les déchets non dangereux et l'eau évacuée. En 2022, nous avons repris la mobilisation des locataires par le biais du programme de lutte contre les déchets (« Waste War »), qui avait été mis en attente en 2020 et 2021 en raison de la pandémie de COVID-19. Le personnel de première ligne de nos locataires d'installations de nourriture et de boissons à l'aérogare principale a participé à une compétition de tri et de réacheminement des déchets et a reçu des prix visant à favoriser de saines pratiques de gestion des déchets.



Cible du plan de gestion environnementale 2020-2024¹ :

Résultats de 2022 : **A**

60 % de déchets détournés de la mise en décharge d'ici 2024

50 % de déchets détournés de la mise en décharge

Réacheminement total des déchets¹

	2022 A	2021	2020	2019
Déchets totaux (kg)	3 326 719	1 494 178	1 735 140	4 844 908
Taux de détournement	50 %	48 %	52 %	54 %

¹ Assurance fournie par rapport aux critères établis à l'interne dans le Plan de gestion environnementale 2020-2024. Les critères comprennent les déchets de nos aérogares, y compris les contenants, le papier, le compost et d'autres déchets, les liquides réacheminés, les gants, les baguettes, les manches de balai, la graisse de cuisine et les palettes.

Les déchets produits en 2022 ont augmenté en raison de la remontée des volumes de passagers attribuable aux changements continus apportés aux restrictions de voyage liées à la COVID-19. La quantité totale de déchets produits a augmenté de 123 p. 100 par rapport à 2021, ce qui a entraîné une hausse des déchets mis en décharge.

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

	2022	2021	2020	2019
Type I	2 445 m ³	1 085 m ³	1 144 m ³	1 441 m ³
Type IV	294 m ³	149 m ³	258 m ³	245 m ³
Dégivrage de la chaussée	559 tonnes	496 tonnes ¹		
Rejet et captage aux fins de traitement	4 987 m ³ ²	1 120 m ³ ²	6 097 m ³	3 805 m ³

1 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 pour 2020 et 2019.

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

Déchets produits (GRI 306-3) :

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

	2022	2021	2020	2019
Déchets produits	14 213	12 694	3 575	86 399
Déchets non destinés à l'élimination	12 012	11 735	2 075	81 912
Déchets destinés à l'élimination	2 201	959	1 500	4 487

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

Déchets dangereux	Déchets produits	Déchets non destinés à l'élimination	Déchets destinés à l'élimination
Piles et batteries, pièces d'auto, déchets électroniques, ampoules, huiles usées	38	38	0
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	33	0	33
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	7	6	1
Matériaux contenant des fibres d'amiante	4	0	4
Total des déchets dangereux	82	44	38

Déchets non dangereux	Déchets produits	Déchets non destinés à l'élimination	Déchets destinés à l'élimination
Contenants, papier, liquides réacheminés, gants	1 333	1 333	0
Baguettes, manches de balai	1	1	0
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur ¹	320	320	0
Autres déchets ¹	1 673	0	1 673
Déchets de construction	10 803	10 314	489
Total des déchets non dangereux	14 131	11 968	2 163

¹ Le composteur sur le site n'a pas été utilisé en 2022 en raison de contraintes opérationnelles.

Déchets réacheminés (GRI 306-4) :

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

Hors site	2022	2021	2020	2019
Préparation à la réutilisation	8	3	2	5
Recyclage	11 988	11 732	2 073	81 907
Autres options de récupération	17	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	5	33	0
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	3	3	0
Total des déchets dangereux non destinés à l'élimination	8	37	0

Déchets non dangereux	Hors site		
	Préparation à la réutilisation	Recyclage	Autres options de récupération
Contenants, papier, liquides réacheminés, gants	0	1 316	17
Baguettes, manches de balai	0	0	0
Matières compostables et humides réacheminées vers le composteur	0	320	0
Déchets de construction	0	10 314	0
Total des déchets non dangereux non destinés à l'élimination	0	11 951	17

Aucun déchet non destiné à l'élimination, à savoir les déchets biomédicaux, ceux de la zone sous douane internationale, les matériaux contenant des fibres d'amiante et autres déchets non dangereux; tous les totaux indiquent zéro. Aucun déchet sur le site non destiné à l'élimination. Le composteur sur place n'était pas utilisé en 2022 en raison de divers problèmes liés à la reprise après la COVID-19.

Déchets destinés à l'élimination (GRI 306-5) :

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

Hors site	2022	2021	2020	2019
Incinération ¹	33	12	23	72
Enfouissement	2 167	946	1 476	4 414
Autre	0	0	0	0

1 Les données sur l'incinération sont comprises dans la récupération d'énergie; il n'y a pas d'incinération sans récupération d'énergie. 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 ²	Enfouissement	Autre
Déchets biomédicaux, zone sous douane internationale	33	0,1	0
Autres déchets (p. ex., filtres à huile)	0,1	0,3	0
Matériaux contenant des fibres d'amiante	0	4	0
Total des déchets dangereux destinés à l'élimination	33	5	0

Déchets non dangereux	Hors site		
	Incinération ²	Enfouissement	Autre
Autres déchets	0	1 673	0
Déchets de construction	0	489	0
Total des déchets non dangereux destinés à l'élimination	0	2 163	0

2 Les données sur l'incinération sont comprises dans la récupération d'énergie; il n'y a pas d'incinération sans récupération d'énergie. Aucune pile ni batterie, pièce d'auto, déchet électronique, ampoule, huile usée, matière compostable et humide réacheminée vers le composteur, ni aucun contenant, papier, liquide réacheminé, gant, baguette, manche de balai destinés à l'élimination, par opération d'élimination. Aucun déchet sur le site destiné à l'élimination, par opération d'élimination.

Bruit aéronautique

Nous gérons le bruit des aéronefs afin de trouver un équilibre entre la nécessité d'un transport sécuritaire et pratique en tout temps et une vie urbaine agréable. Les renseignements sur notre approche sont présentés sur notre [site Web](#) ainsi que dans notre [plan de gestion du bruit 2019-2023](#) et notre [rapport annuel sur la gestion du bruit](#).



Questionnaire du sondage communautaire :

Les répondants ont déclaré dans une proportion de 86 p. 100 (92 % en 2021; 88 % en 2020; 85 % en 2019) ne pas être ennuyés par le bruit des aéronefs.

Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs¹

	2022 ^A	2021	2020	2019
Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	95	144	178	77

¹ Les données sur les mouvements des aéronefs sont recueillies à partir des registres de la tour de contrôle fournis par NAV CANADA. Ces dossiers contiennent des renseignements sur les mouvements sur piste et hors piste (y compris les hydravions et les hélicoptères) à l'aéroport. Les préoccupations relatives au bruit sont recueillies et suivies dans une base de données reliée à notre système de surveillance du bruit et des activités des aéronefs.

Index du contenu de la Global Reporting Initiative

L'index suivant présente des renseignements détaillés sur l'Administration de l'aéroport pour la période de déclaration allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022. Seules nos données sur la qualité de l'air ambiant (GRI A05) et l'équité en matière d'emploi (GRI 405-1) ne figurent pas dans cet index, comme indiqué ci-dessous.

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
DIVULGATION GÉNÉRALE ET GOUVERNANCE (NOTRE LEADERSHIP)		
L'ORGANISATION ET SES PRATIQUES DE DÉCLARATION		
2-1	Détails organisationnels	<ul style="list-style-type: none"> a. Nom de l'organisation : Administration de l'aéroport de Vancouver b. Capital et forme juridique : Notre leadership, p. 18 c. Lieu géographique du siège social : Sea Island, Richmond (Colombie-Britannique), Canada d. Pays d'exploitation : L'Administration de l'aéroport de Vancouver exerce ses activités à Richmond, en Colombie-Britannique, au Canada.
2-2	Entités incluses dans les rapports sur la durabilité de l'organisation	<ul style="list-style-type: none"> a. Entités énumérées dans ses rapports sur la durabilité : Administration de l'aéroport de Vancouver. À l'exception des états financiers consolidés, nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans le présent rapport. b. États financiers consolidés vérifiés : Veuillez consulter nos états financiers consolidés. c. À l'exception des états financiers consolidés, nous ne faisons pas état des répercussions financières, environnementales et sociales de nos filiales dans le présent rapport.
2-3	Période de déclaration, fréquence et personne-ressource	<ul style="list-style-type: none"> a. Période de déclaration et fréquence du rapport annuel et rapport sur la durabilité : Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022 b. Période de déclaration des états financiers consolidés : Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022 c. Date de publication du rapport annuel et rapport sur la durabilité : 24 avril 2023 d. Personne-ressource : Les questions peuvent être transmises à sustainability@yvr.ca.
2-4	Redressement d'information	<ul style="list-style-type: none"> a. Veuillez consulter la page 49 pour GRI 305-1 et GRI 305-2 – Réduction des émissions atmosphériques et de carbone. b. Veuillez consulter la page 38–39 pour GRI 401-1 – Employés.
2-5	Certification externe	<ul style="list-style-type: none"> a. Veuillez consulter le mandat du Comité des finances et de la vérification. b. Pour la période de déclaration 2022, nous avons reçu une certification externe à l'égard de certains indicateurs ESG. Un lien vers le rapport de certification du professionnel en exercice indépendant se trouve dans le présent rapport à la page 70 – À propos de ce rapport. Nos états financiers consolidés vérifiés se trouvent ici.

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
ACTIVITÉS ET TRAVAILLEURS		
2-6	Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	<p>a. Qui nous sommes : Notre leadership, p. 18</p> <p>b. i. Activités, produits, services et marchés desservis : Nos activités, p. 5</p> <p>ii. Chaîne d'approvisionnement : Impact économique direct, p. 28</p> <p>iii. Parties prenantes : Nos parties prenantes, p. 31</p> <p>c. Partenaires commerciaux : Rapport annuel 2022</p> <p>Modifications significatives : Impact économique direct, p. 26</p>
2-7	Employés	Nombre total d'employés : Nos employés et notre communauté, p. 35
2-8	Travailleurs qui ne sont pas des employés	<p>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 une liste compilée de fournisseurs et ne comprend pas les fournisseurs retenus 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 2022 est disponible ici.</p> <p>Au 31 décembre 2022, 298 bénévoles avaient participé à notre programme de bénévoles en veste verte.</p>
GOUVERNANCE		
2-9	Structure et composition de l'organe de gouvernance	Pour obtenir plus d'information sur la structure et la composition du conseil d'administration, ainsi que sur les divulgations connexes, veuillez consulter À propos du conseil . Pour de plus amples renseignements sur la composition et la diversité du conseil d'administration, veuillez consulter Diversité et égalité des chances à la page 20 du présent rapport.
2-10 A	Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	Pour de plus amples renseignements sur le processus de nomination et de sélection des membres du conseil, veuillez consulter Notre leadership, à la page 21.
2-11	Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	Annalisa King est présidente du Conseil d'administration .
2-12	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	Le mandat du conseil d'administration (janvier 2023, version 2) 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 le présent rapport. Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller le système de gestion du risque d'entreprise (GRE) de l'Administration et de veiller à ce que le rendement de cette dernière en matière de durabilité soit communiqué à la population de manière adéquate et équitable.

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
2-13	Délégation de la responsabilité de la gestion des répercussions	La surveillance des répercussions économiques, environnementales et sociales de nos activités se fait dans le cadre de notre système de gestion du risque d'entreprise; ces répercussions sont gérées par les responsables du risque et divulguées dans le présent rapport. Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller le système de gestion du risque d'entreprise (GRE) de l'Administration et de veiller à ce que le rendement de cette dernière soit communiqué à la population de manière adéquate et équitable. Conseil d'administration – Mandat (janvier 2023, version 2)
2-14	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le rapport sur la durabilité	Le conseil d'administration veille à ce que le rendement en matière de durabilité de l'Administration soit communiqué à la population de manière adéquate et équitable. Conseil d'administration – Mandat (janvier 2023, version 2)
2-15 A	Conflits d'intérêts	Le code de conduite des administrateurs et les règles concernant les conflits d'intérêts se trouvent dans le Manuel des règles et pratiques de gouvernance (janvier 2023, version 2) . Le nombre total de conflits d'intérêts est indiqué à la page 22 du présent rapport – Notre leadership.
2-16	Communication des préoccupations majeures	L'Administration de l'aéroport a adopté une politique officielle en matière de dénonciation. En plus des moyens internes de signalement, la politique de dénonciation permet de faire une dénonciation par l'entremise d'une ligne téléphonique confidentielle ou du site Web gérés par un tiers. Le nombre total de préoccupations majeures figure à la page 18 du présent rapport – Notre leadership.
2-17	Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	Les mesures prises pour favoriser le partage des connaissances, des compétences et de l'expérience du conseil d'administration se trouvent dans le Manuel des règles et pratiques de gouvernance du conseil d'administration. Lignes directrices sur la gouvernance d'entreprise
2-18	Évaluation du rendement de l'organe de gouvernance le plus élevé	Le processus annuel d'examen de l'efficacité du conseil, des comités et de chacun des administrateurs est décrit dans le Manuel des règles et pratiques de gouvernance. Lignes directrices sur la gouvernance d'entreprise
2-19 A	Politiques de rémunération	Veillez consulter les sections sur la rémunération des cadres supérieurs et des administrateurs, à la page 22–25. Politique sur la rémunération des administrateurs (janvier 2023, version 2) Déclaration de la rémunération des cadres supérieurs (effectuée le 13 mars 2023)
2-20	Procédure de détermination de la rémunération	Veillez consulter les sections sur la rémunération des cadres supérieurs et des administrateurs, à la page 22–25.
2-21	Indice de rémunération totale annuelle	Veillez consulter les sections sur la rémunération des cadres supérieurs et des membres du conseil d'administration, à la page 22–25.

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
STRATÉGIE, POLITIQUES ET PRATIQUES		
2-22	Déclaration sur la stratégie de développement durable	Rapport annuel 2022
2-23	Engagements de principe	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, p. 18.
2-24	Intégration des engagements de principe	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, p. 18.
2-25	Processus pour remédier aux répercussions négatives	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, p. 18.
2-26	Mécanismes pour obtenir des conseils et soulever des préoccupations	Veillez consulter la section sur l'éthique des affaires, p. 18.
2-27	Respect des lois et des règlements	Il n'y a eu aucun cas important de non-conformité aux lois et aux règlements au cours de la période de référence de 2022.
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, Destination 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 Temple de la renommée de l'aviation canadienne, la BC Women's Hospital Foundation, le BC Aviation Council, Destination Canada, Destination British Columbia, Destination Vancouver, Vancouver Hotel Destination Association, Rocky Mountaineer, Tourism Whistler et Tourism Richmond.</p>
2-29	Approche relative à la participation des parties prenantes	Nos parties prenantes, p. 31
2-30	Conventions collectives	Au 31 décembre 2022, 71,5 % des employés étaient assujettis à notre convention collective.
ÉTHIQUE DES AFFAIRES (sujet important)		
414-1	Nouveaux fournisseurs sélectionnés en fonction de critères sociaux	Impact économique direct, p. 28
205-2 A	Communication et formation sur les politiques et les procédures de lutte contre la corruption	Éthique des affaires, p. 19

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
IMPACT ÉCONOMIQUE (NOS ACTIVITÉS)		
IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT (sujet important)		
201-1	Valeur économique directe générée et distribuée :	Impact économique direct, p. 27
SERVICES AÉRIENS ET CORRESPONDANCES (sujet important)		
A01	Nombre total de passagers par année répartis par vols internationaux et intérieurs, puis selon la provenance, la destination et la correspondance, incluant les passagers en transit	Services aériens, passagers et fret, p. 9
SERVICE À LA CLIENTÈLE (sujet important)		
418-1	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la protection des renseignements personnels des clients et à la perte de leurs données	Sécurité et sûreté, p. 14
Critères établis à l'interne ^A	Qualité du service à la clientèle (CSAT)	Expérience client, p. 12
ENVIRONNEMENT (NOTRE ENVIRONNEMENT)		
ÉNERGIE (sujet important)		
302-1 ^A	Consommation d'énergie au sein de l'organisation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 49
CONSOMMATION D'EAU (sujet important)		
303-3 ^A	Prélèvement d'eau	Consommation d'eau, p. 52
SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES (sujet important)		
304-1	Emplacements opérationnels détenus, loués ou gérés par YVR, situés dans ou à proximité des aires protégées et des zones riches en biodiversité à l'extérieur des aires protégées	Santé des écosystèmes, p. 53
ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES (sujet important)		
305-1 ^A	Émissions directes (niveau 1) de GES (en tonnes d'éq. CO ₂)	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 49
305-2 ^A	Émissions indirectes (niveau 2) de GES (en tonnes d'éq. CO ₂)	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 49
305-4	Intensité des émissions de GES	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 49

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
A05	Niveaux de qualité de l'air ambiant selon les concentrations de polluants en microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) ou en parties par million (ppm) selon le régime de réglementation	Réduction des émissions atmosphériques et de carbone, p. 51
EFFLUENTS ET DÉCHETS (sujet important)		
Critères établis à l'interne A	Déchets produits et réacheminés (déchets provenant des aéroports seulement; tel que mesuré dans le Plan de gestion environnementale 2020-2024)	Effluents et déchets, p. 55
A06	Liquides de dégivrage et d'antigivrage pour les aéronefs et les chaussées utilisés et traités, en m^3 et/ou en tonnes métriques	Effluents et déchets, p. 56
306-3	Déchets produits	Effluents et déchets, p. 56
306-4	Déchets non destinés à l'élimination	Effluents et déchets, p. 58
306-5	Déchets destinés à l'élimination	Effluents et déchets, p. 59
TRANSPORT TERRESTRE (sujet important)		
Critères établis à l'interne	Proportion de passagers aériens sondés qui utilisent le transport en commun	Stationnement et transport terrestre, p. 16
BRUIT AÉRONAUTIQUE (sujet important)		
Critères établis à l'interne	Questionnaire du sondage communautaire	Bruit aéronautique, p. 60
Critères établis à l'interne A	Nombre total de plaintes par 10 000 aéronefs	Bruit aéronautique, p. 60
IMPACT SOCIAL (NOTRE COMMUNAUTÉ)		
IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT (sujet important)		
203-1	Investissements dans l'infrastructure et les services financés	Investissements communautaires, p. 47
PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI (sujet important)		
401-1 A	Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel	Pratiques en matière d'emploi, p. 37
404-2	Programmes d'amélioration des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	Pratiques en matière d'emploi, p. 39

GRI	DIVULGATION	PAGE OU RÉFÉRENCE
SANTÉ ET SÉCURITÉ DES EMPLOYÉS (sujet important)		
403-9	Accidents de travail	Santé et sécurité des employés, p. 42
DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES (sujet important)		
405-1 A	Diversité des organes de gouvernance et des employés	Diversité du conseil d'administration, p. 20 – Diversité et égalité des chances, p. 43
406-1	Incidents de discrimination et mesures correctives prises	Diversité et égalité des chances, p. 44
COMMUNAUTÉS LOCALES (sujet important)		
413-1	Activités menées avec la participation de la collectivité locale, évaluations d'impact et programmes d'aménagement	L'Administration de l'aéroport de Vancouver exploite un seul aéroport, ce qui équivaut à 100 %. Communautés locales, p. 45
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (sujet important)		
A09	Nombre annuel total d'impacts fauniques par 10 000 mouvements sur piste d'aéronef	Sécurité et sûreté, p. 15

Définitions des indicateurs de rendement clés

Certains IRC marqués d'un **A** ont été certifiés par rapport aux critères établis à l'interne décrits ci-dessous.

DÉFINITIONS	
RENDEMENT DE NOS ACTIVITÉS AXÉES SUR LA CLIENTÈLE	
Satisfaction des clients/passagers A	Le Sondage sur la satisfaction de la clientèle (CSAT) mesure la satisfaction globale de nos passagers à l'égard des services et des installations de l'aéroport. Le sondage est mené par des interceptions de passagers parlant diverses langues et comprend une échelle à cinq niveaux allant de très insatisfaits à très satisfaits. Le CSAT permet de recueillir des données auprès de passagers en partance, à l'arrivée et en transit et porte sur un large éventail de sujets, notamment la disponibilité et la qualité du réseau Wi-Fi, les choix de nourriture et de boissons, la rapidité de l'enregistrement, la propreté et la convivialité générale du personnel. L'indicateur est mesuré par la note moyenne des taux de réponse « Satisfait » et « Très satisfait » du sondage.
Satisfaction des compagnies aériennes A	Cet indicateur mesure notre rendement du point de vue des transporteurs aériens avec qui nous faisons affaires. Il évalue notre réactivité, l'harmonisation avec les activités des compagnies aériennes, la qualité et la disponibilité des installations aéroportuaires, tant à l'aérogare que du côté piste.
Satisfaction du réseau Wi-Fi A	Cet indicateur mesure la satisfaction des passagers relative au réseau Wi-Fi et à la numérisation.
RENDEMENT ET EFFICACITÉ OPÉRATIONNELS	
Passagers A	Cet indicateur indique le nombre total de passagers en partance et à l'arrivée dans tous les secteurs.
Fret	Cet indicateur mesure les volumes de fret en tonnes expédiées et témoigne ainsi du service que nous offrons afin de faciliter le mouvement des marchandises pour les entreprises et l'ensemble de la collectivité.
Ponctualité des départs A	La proportion de vols qui partent de leur aire de stationnement dans les 15 minutes suivant l'heure de départ prévue à l'origine
Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité A	Cet indicateur représente le temps moyen qu'il faut à 85 % des passagers pour passer le contrôle de sécurité, du moment où ils font la file au moment du premier balayage de la carte d'embarquement jusqu'au point de contrôle de sécurité final.
Acheminement des bagages A	Cet indicateur représente la proportion de bagages qui ont été livrés avec succès à nos clients en transit et à nos partenaires à YVR et sert à mesurer l'efficacité de notre infrastructure et de nos processus pour soutenir les transits par YVR.

DÉFINITIONS

RENDEMENT FINANCIER ET VIABILITÉ FINANCIÈRE

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

EMPLOYÉS, DIVERSITÉ ET BIEN-ÊTRE

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

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

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

Rapport d'assurance du professionnel en exercice indépendant

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

Étendue

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

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

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

Dans le cadre de la préparation de l'objet considéré, l'Administration de l'aéroport de Vancouver a appliqué les lignes directrices pertinentes contenues dans la Global Reporting Initiative (« GRI ») et des critères élaborés en interne (collectivement, les « critères »), lesquels sont décrits dans l'annexe ci-jointe et le rapport. Les critères élaborés en interne ont été spécialement conçus pour la préparation du rapport. Par conséquent, l'objet considéré pourrait ne pas convenir à d'autres fins.

Responsabilités de l'Administration de l'aéroport de Vancouver

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

Responsabilités d'EY

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

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

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour constituer un fondement raisonnable à notre opinion, en ce qui concerne l'objet considéré 1, et à notre conclusion d'assurance limitée, en ce qui concerne l'objet considéré 2.

Notre indépendance et notre contrôle qualité

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

EY applique la Norme canadienne de contrôle qualité (« NCCQ ») 1, *Contrôle qualité des cabinets réalisant des missions d'audit ou d'examen d'états financiers et d'autres missions de certification*, et, en conséquence, maintient un système de contrôle qualité exhaustif qui comprend des politiques et des procédures documentées en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Description des procédures mises en œuvre

Objet considéré 1

Nous avons mis en œuvre les procédures suivantes :

- des entretiens auprès des membres du personnel pertinents pour acquérir une compréhension de l'entreprise, des processus d'information et des contrôles internes, y compris le processus de collecte, de rassemblement et de présentation de l'information sur l'objet considéré 1;
- des procédures d'examen analytique à l'appui du caractère raisonnable des données;

- des tests pour vérifier l'exactitude des calculs effectués, sur la base d'échantillons, et l'établissement de la concordance avec les documents sources, le cas échéant;
- des tests pour s'assurer que les critères ont été appliqués correctement;
- l'examen de la présentation de l'objet considéré 1 et de l'information fournie sur celui-ci dans le rapport.

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

Objet considéré 2

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

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

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

Nous avons mis en œuvre les procédures suivantes :

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

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

Limites inhérentes

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

Les autres informations non financières, comme l'objet considéré, comportent plus de limites inhérentes que les informations financières, en raison de la nature plus qualitative des caractéristiques que présente l'objet considéré et des méthodes employées pour établir ces informations. Comme il n'existe pas d'ensemble substantiel de pratiques établies sur lequel s'appuyer, différentes techniques de mesure acceptables peuvent être employées, ce qui peut donner lieu à des évaluations comportant des différences significatives et rendre difficile la comparaison entre les entités et au fil du temps.

Opinion – Objet considéré 1

À notre avis, l'objet considéré 1 pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 est présenté, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux critères applicables.

Conclusion – Objet considéré 2

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

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

Comptables professionnels agréés

Vancouver, Canada

Le 30 mars 2023

Annexe

Objet considéré 1

Notre mission d'assurance raisonnable a porté sur l'objet considéré suivant pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 :

Indicateur de performance	Critères ¹	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Émissions de GES du champ d'application 1 (y compris les émissions biogéniques)	GRI 305-1	Tonnes d'éq. CO ₂	10 276	p. 49
Émissions de GES du champ d'application 2	GRI 305-2	Tonnes d'éq. CO ₂	1 161	p. 49

¹ Les critères élaborés en interne sont décrits aux pages 68 à 69 du rapport.

Objet considéré 2

Notre mission d'assurance limitée a porté sur l'objet considéré suivant. Dans le cas de l'indicateur « Diversité et égalité des chances – employés », la période de présentation de l'information financière est l'exercice clos le 31 décembre 2021. Pour tous les autres indicateurs, il s'agit de l'exercice clos le 31 décembre 2022 :

Indicateur de performance	Critères ¹	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Énergie	GRI 302-1	GJ	549 775	p. 49-50
Consommation d'eau	GRI 303-3	Mégalitres	905 894	p. 52
Effluents et déchets		-	-	-
Produits	Élaborés en interne	Kg	3 326 719	p. 55
Réacheminés		%	50	p. 55
Nombre total et pourcentage de nouveaux salariés embauchés et taux de rotation du personnel				
Nombre total et pourcentage de nouveaux salariés embauchés	GRI 401-1	Nombre d'employés	206	p. 37
Rotation du personnel en nombre de salariés et en pourcentage		Nombre d'employés	76	p. 38

Indicateur de performance	Critères ¹	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Diversité et égalité des chances – organes de gouvernance		-	-	-
Femmes	GRI 405-1	%	53,84 %	p. 20
Autochtones		%	0,0 %	p. 20
Personnes handicapées		%	7,69 %	p. 20
Minorités visibles		%	15,38 %	p. 20
Diversité et égalité des chances – employés		-	-	-
Femmes	GRI 405-1	%	40,0 %	p. 43
Autochtones		%	1,6 %	p. 43
Personnes handicapées		%	2,0 %	p. 43
Minorités visibles		%	34,4 %	p. 43
Nomination et sélection des membres du conseil d'administration	GRI 2-10	s. o.	s. o.	p. 21–22
Conflits d'intérêts au sein du conseil d'administration	GRI 2-15	s. o.	s. o.	p. 22
Rémunération et incitations – membres du conseil d'administration et du comité de direction	GRI 2-19	s. o.	s. o.	p. 22–25
Lutte contre la corruption	GRI 205-2	s. o.	s. o.	p. 18–19
Bruit aéronautique	Élaboré en interne	Préoccupations par 10 000 mouvements d'aéronefs	95	p. 60
Satisfaction de la clientèle	Élaboré en interne	%	89 %	p. 5
Satisfaction des compagnies aériennes	Élaboré en interne	Note sur 5	3,39	p. 5
Satisfaction à l'égard du réseau Wi-Fi	Élaboré en interne	%	80 %	p. 5

Indicateur de performance	Critères ¹	Unité de mesure	Valeur présentée	Page(s) du rapport
Passagers		-	-	-
À l'arrivée	Élaborés en interne	Passagers	9 449 129	p. 9
En partance		Passagers	9 564 287	p. 9
Total des passagers		Passagers	19 013 416	p. 9
Ponctualité des départs	Élaborés en interne	%	68.4%	p. 6
Taux de fréquence de blessures entraînant une perte de temps	Élaborés en interne	Blessures avec arrêt de travail par tranche de 200 000 heures travaillées	1,26	p. 7
Acheminement de bagages	Élaborés en interne	%	99,9 %	p. 6
Sondage sur l'expérience des employés	Élaborés en interne	Quartile	Troisième quartile	p. 7
Temps d'attente moyen au contrôle de sécurité	Élaborés en interne	Minutes	16 3	p. 6

1 Les critères élaborés en interne sont décrits aux pages 68 à 69 du rapport.