



# Assemblée générale annuelle - mai 2022

Robin Silvester, président et directeur général

## Remarques de bienvenue

Bonjour à tous.

Je m'appelle Robin Silvester et je suis président-directeur général de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser.

Je vous remercie de vous être joints à nous pour notre assemblée générale annuelle.

Avant de commencer, j'aimerais préciser que notre équipe s'exprime depuis nos bureaux de Canada Place, qui se trouvent sur les territoires traditionnels des peuples Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh, et je leur exprime ma gratitude.

Je suis accompagné aujourd'hui par Judy Rogers, présidente de notre conseil d'administration, et par notre directeur financier, Victor Pang.

Notre équipe de direction est également présente et sera disponible pour répondre aux questions pendant la période de questions.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à tous ceux qui sont présents virtuellement.

Si quelqu'un a besoin d'une assistance technique aujourd'hui, des numéros d'appel figurent sur l'invitation à l'événement et notre équipe se fera un plaisir de vous aider.

Par ailleurs, nous disposons d'une traduction en français pour cette réunion, que vous pouvez activer en cliquant sur l'icône d'interprétation au bas de votre écran.

En ce qui concerne notre réunion, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, les administrations portuaires canadiennes sont tenues de tenir chaque année une assemblée générale annuelle ouverte au public et tenue dans la municipalité où se trouve le port - et c'est ce que nous sommes heureux de le faire aujourd'hui.

La loi impose certaines exigences pour ces réunions.

Pour satisfaire à ces exigences, nous publierons des états financiers vérifiés ; nous annoncerons le nom d'un vérificateur pour l'année en cours; et l'équipe de direction, dont je fais partie, sera disponible pour répondre aux questions.

Pour vous donner un aperçu de la situation, nous commencerons par les remarques préliminaires de Judy, puis je ferai le bilan de l'année et notre directeur financier, Victor Pang, présentera les résultats financiers de l'autorité portuaire pour l'année 2021.

Nous passerons ensuite à une période de questions et réponses - et nous alternerons entre les questions soumises à l'avance et celles qui nous parviendront en direct.

Pour soumettre une question, veuillez utiliser la fonction Q et R au bas de votre écran.

Nous répondrons à autant de questions que possible aujourd'hui, et si nous manquons de temps, nous proposerons une option de suivi.

J'ai maintenant le plaisir de passer la parole à Judy Rogers, présidente du conseil d'administration de l'autorité portuaire, pour qu'elle fasse quelques remarques.

## Bilan de l'année

Je vais parler un peu de notre paysage opérationnel en 2021 et, dans ce contexte, du travail clé que nous avons fait avancer à l'autorité portuaire.

J'espère que vous retiendrez que les défis auxquels ce port a été confronté en 2021 ont permis de valider et d'accentuer le travail que nous effectuons à l'autorité portuaire pour construire un port résilient, durable et aligné sur les besoins à long terme du Canada en tant que nation commerçante.

L'adjectif que nous utilisons sans cesse pour 2021 est "complexe", mais essentiellement pour la porte d'entrée de Vancouver, en particulier à la fin de l'année, nous avons été confrontés à une combinaison exceptionnelle de défis - et je vais en souligner quelques-uns.

La pandémie s'est poursuivie - avec divers impacts, y compris la deuxième année consécutive sans activité de croisière en raison de la pandémie.

Les chaînes d'approvisionnement mondiales sont restées très encombrées, la congestion mondiale signifiant que les Canadiens ont reçu de nombreuses marchandises en retard, malgré la bonne fluidité du port pendant une grande partie de l'année.

Et puis, bien sûr, la Colombie-Britannique a connu des incendies de forêt, un dôme de chaleur et de graves inondations dues à une tempête de type "rivière atmosphérique".

Les feux de forêt et les inondations ont directement affecté le port, ce dernier ayant coupé cette porte d'entrée des chaînes d'approvisionnement nationales pendant 8 jours, et 9 jours supplémentaires avant que les deux lignes ferroviaires principales ne soient disponibles.

Nous avons récemment accueilli la communauté portuaire mondiale à l'occasion de la conférence mondiale des ports de l'IAPH, et comme un de nos visiteurs l'a dit, en regardant notre année à Vancouver: "Il ne manquait que les sauterelles".

L'année a donc été difficile, mais le volume de marchandises transportées par le port a suivi et légèrement dépassé les niveaux de 2020, y compris, une fois de plus, des volumes record de conteneurs malgré tous les défis, ce qui souligne l'importance de l'expansion de la capacité des conteneurs.

Notre directeur financier, Victor Pang, vous donnera plus de détails à ce sujet dans un instant.

La résistance du commerce témoigne du dévouement et du caractère de cette communauté portuaire – et je veux remercier toutes les personnes ici présentes, qu'il s'agisse de l'industrie, de la main-d'œuvre portuaire ou de l'ensemble de la communauté portuaire, pour leur travail tout au long de l'année 2021.

En ce qui concerne les inondations en Colombie-Britannique, j'aimerais également reconnaître et remercier les chemins de fer et les équipes d'urgence qui ont réagi si efficacement, parfois en travaillant 24 heures sur 24, pour rétablir la connectivité du port, dans cette période très difficile pour notre province et pour le port.

Voilà donc le paysage opérationnel du port en 2021.

Permettez-moi à présent d'évoquer certains des travaux que l'autorité portuaire a réalisés l'année dernière, que je regrouperai sous les trois piliers de durabilité de notre vision.

Ces piliers sont les suivants: assurer la prospérité économique par le commerce, maintenir un environnement sain et favoriser l'épanouissement des communautés.

En commençant par notre travail pour faciliter le commerce, le paysage opérationnel a été validé et a augmenté, notre attention s'est portée sur l'amélioration de la capacité commerciale et de la résilience de la porte d'entrée - notre travail d'infrastructure et d'optimisation est la partie centrale de ce travail.

En ce qui concerne l'infrastructure, nous avons mené des projets d'une valeur de plus d'un milliard de dollars, en collaboration avec des partenaires, dans l'ensemble de la région.

Cela comprend une série de projets routiers et ferroviaires de porte d'entrée dans le Lower Mainland que nous dirigeons depuis 2014, soutenus par un financement fédéral par le biais du Fonds national pour les corridors commerciaux, qui ont été soigneusement conçus pour offrir à la fois une capacité commerciale et des avantages pour la collectivité, tels que l'amélioration de la sécurité et la réduction de la congestion.

Le premier de ces projets a été achevé l'année dernière - le projet de passage inférieur de l'autoroute Mountain dans le district de North Vancouver, ce qui a constitué une étape importante.

Nous avons continué à faire avancer cette série de projets par le biais de la planification et de la conception, avec un engagement continu auprès des communautés et des groupes autochtones, et nous avons continué à faire avancer ces projets.

L'année dernière, nous avons également travaillé d'arrache-pied pour accroître la capacité des terminaux à conteneurs.

Les ports de la côte ouest du Canada devraient manquer de capacité pour les conteneurs dès le milieu des années 2020.

Faute de capacités commerciales suffisantes, le Canada devra faire face à des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement.

Les deux projets que nous menons dans ce secteur sont le projet d'expansion Centerm, en partenariat avec DP World, et le projet de terminal 2 de Roberts Bank.

Le projet Centerm élargit l'empreinte du terminal de 15 % tout en offrant une augmentation de 60 % de la capacité de traitement - Il s'agit d'un excellent exemple d'optimisation des terminaux portuaires dans une région où le foncier est limité.

Avec nos partenaires de construction et DP World, nous avons franchi des étapes importantes dans le projet, notamment l'augmentation de la capacité de la cour de triage, le transfert et la mise en service d'un nouveau centre d'opérations de DP World; et nous venons d'apprendre que nous avons reçu le prix platine Envision de l'Institut pour l'infrastructure durable, qui récompense les infrastructures durables. Le projet a également atteint 1,5 millions d'heures sans accident avec arrêt de travail.

C'est la deuxième fois que la VFPA obtient le prix platine Envision pour un grand projet d'infrastructure. et témoigne de la manière dont nous intégrons les aspects de la durabilité dans tous les travaux que nous réalisons.

Le terminal 2 de Roberts Bank est un projet qui, comme beaucoup d'entre vous le savent sans doute, vise à construire un nouveau terminal à conteneurs à Delta.

Comme Judy l'a fait remarquer, il s'agit d'un projet déterminant pour l'avenir commercial de cette porte d'entrée.

Il augmenterait la capacité de conteneurs de ce port de 46 %, de sorte que le Canada pourra ainsi répondre à ses besoins commerciaux croissants, par l'intermédiaire de cette porte d'entrée, en étant en position de force.

Nous dirigeons le projet dans le cadre de notre mandat d'intérêt public, en tirant parti de plus d'une décennie d'expérience dans la réalisation de projets d'infrastructure de grande qualité, durables et tournés vers l'avenir, pour le Canada et les collectivités locales.

L'année dernière, nous avons continué à faire avancer le projet dans le cadre de la procédure fédérale d'examen environnemental, et nous avons répondu à une demande d'information formulée par le gouvernement fédéral et nous avons fourni des informations supplémentaires ce printemps.

Nous espérons que le gouvernement prendra une décision cette année, afin que nous puissions faire avancer le projet, pour le Canada et les Canadiens.

Sans ce projet, le Canada est confronté à une longue période de congestion de la chaîne d'approvisionnement, dont nous n'avons que trop vu les effets négatifs au cours des deux dernières années.

L'année dernière également, en complément de nos travaux d'infrastructure, nous avons continué à faire avancer les travaux d'optimisation des ports et de la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons continué à faire avancer notre programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest, afin de fournir une visibilité granulaire sur la façon dont les marchandises se déplacent de la prairie au port.

Nous avons également jeté les bases d'un nouveau programme de gestion active du trafic maritime afin de gérer la priorisation et l'ordonnancement des navires et, en fin de compte, d'accueillir plus de navires dans le port, de manière sûre et efficace, à mesure que les échanges commerciaux du Canada se développent, l'objectif étant également de mieux faire correspondre l'arrivée des navires à la disponibilité des cargaisons, afin de réduire la pression sur les mouillages.

Tous ces travaux renforcent la résilience de la porte d'entrée à long terme.

En ce qui concerne notre action en faveur d'un environnement sain, nous avons célébré l'an dernier l'achèvement du projet de restauration marine de Maplewood.

Ce projet contribuera à répondre aux exigences de compensation de l'habitat des pêcheries dans le cadre du projet d'expansion du Centerm, et s'inscrit dans le cadre plus large de nos travaux visant à permettre le commerce par le port dans un contexte de forte protection de l'environnement.

Pour mener à bien le projet Maplewood, il a fallu battre des records, car les équipes ont réalisé la plus grande transplantation de zostères jamais effectuée dans l'inlet Burrard. La plus grande transplantation de zostères jamais réalisée dans l'inlet Burrard - et, en tant que plongeur, j'ai eu la chance de l'inspecter personnellement l'année dernière!

Grâce à son approche globale et collaborative de la restauration de l'habitat, le projet a remporté un prix de l'Association des gestionnaires de l'environnement de la Colombie-Britannique (Environmental Manager Association of B.C.) dans la catégorie "Remediation and Restoration".

Un autre programme environnemental qui a franchi une étape impressionnante l'année dernière est le programme ECHO, dirigé par l'autorité portuaire.

L'année 2021 a marqué le cinquième anniversaire des efforts d'atténuation déployés par ce programme d'envergure mondiale en faveur des orques résidentes du sud.

Au cours de cette période, plus de 80 organisations de transport maritime ont participé aux initiatives du programme ECHO, et plus de six mille navires ont ralenti ou se sont tenus à distance de l'habitat critique de l'orque résidentes du Sud.

L'année dernière, nous avons également travaillé à la réalisation de notre objectif de port à zéro émission d'ici 2050, conformément aux objectifs climatiques du gouvernement fédéral.

Au niveau de l'organisation, nous avons créé un département d'action climatique afin de concentrer et d'accélérer notre travail, en partenariat avec l'industrie, en vue de décarboniser le port.

Nous avons continué à mener diverses initiatives de gestion des émissions, notamment l'alimentation électrique à quai dans les terminaux de croisières et de conteneurs, et notre programme EcoAction, qui offre des réductions sur les droits de port pour les navires à faible impact environnemental.

En ce qui concerne notre travail sur le plan communautaire, je voudrais souligner un événement marquant pour nous en tant qu'organisation l'année dernière.

En octobre dernier, nous avons eu le privilège de signer deux accords historiques, l'un avec la Première nation Tsawwassen et l'autre avec la Première nation Musqueam.

Grâce au cadre fourni par ces accords, nous collaborerons avec la Première nation Tsawwassen et Musqueam afin d'assurer un avenir commun solide, marqué par le respect, la reconnaissance et la réconciliation, en tant que voisins et partenaires.

En tant qu'organisation, ces accords renouvellent la manière dont nous établissons des relations et des partenariats avec les nations avec lesquelles nous partageons l'intendance des terres et des eaux portuaires, et nous nous réjouissons du chemin à parcourir.

Nos équipes ont également fait progresser de nombreuses autres initiatives, mais le temps qui m'est imparti aujourd'hui est limité.

Je suis fier des progrès que nous avons accomplis au cours de l'année dernière, qui a été très difficile, pour faire avancer notre travail conformément à notre vision, qui est assurer la prospérité économique par le commerce, maintenir un environnement sain et permettre des communautés prospères, et de favoriser l'épanouissement des communautés.

Je voudrais également me faire l'écho des sentiments de Judy et exprimer ma gratitude à nos clients pour la confiance que vous nous avez accordée jusqu'en 2021.

Nous apprécions les décisions que vous avez prises pour continuer à acheminer vos marchandises par cette porte d'entrée dans ce que nous savons avoir été une année particulièrement difficile.

En réfléchissant à l'année écoulée, je pense que les défis que nous avons relevés aux niveaux mondial et local - dont certains se poursuivent encore aujourd'hui - ont validé et galvanisé notre travail de construction d'un port résilient, durable et tourné vers l'avenir, et nous sommes heureux de poursuivre ce travail cette année.

J'aimerais maintenant inviter notre directeur financier, Victor Pang, à présenter nos résultats financiers pour 2021.