



PORT de
vancouver

Administration portuaire
Vancouver-Fraser

Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaines d'approvisionnement

Rapport 2023

Administration portuaire Vancouver-Fraser

31 mai 2024

Table des matières

Introduction.....	1
À propos de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser	2
Gouvernance	2
Activités et dépenses.....	2
Risques liés à la chaîne d’approvisionnement.....	3
Biens électroniques	3
Mobilier de bureau.....	4
Carburant.....	4
Produits ferroviaires.....	5
Prévenir et réduire les risques	5
Codes de conduite.....	5
Réseau de prévention de la traite des personnes.....	6
Évaluation et remédiation	6
Prochaines étapes	6

Introduction

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'Administration portuaire) est soumise à la *Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement* (la « Loi »), qui exige que certaines institutions gouvernementales fassent rapport sur les mesures prises pour prévenir et réduire le risque de recours au travail forcé ou au travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement des biens qu'elles achètent, produisent ou distribuent.

Le présent rapport est publié pour l'exercice 2023 et comprend des renseignements sur la structure de gouvernance de l'Administration portuaire, ses chaînes d'approvisionnement et les risques qui y sont associés, ainsi que les mesures prises pour atténuer ces risques.

L'Administration portuaire reconnaît l'importance d'une plus grande transparence de la chaîne d'approvisionnement dans la lutte contre les pratiques d'exploitation du travail forcé et du travail des enfants. Elle s'engage à respecter des normes de pratique élevées en matière de droits de la personne et de responsabilité sociale des entreprises.

Ce rapport a été approuvé par le président et le directeur général de l'Administration portuaire.



Peter Xotta

Président-directeur général

À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

L'Administration portuaire de Vancouver-Fraser (l'Administration portuaire) est l'agence fédérale sans lien de dépendance responsable de la cogestion des terres et eaux qui forment le Port de Vancouver. Notre mandat, tel que précisé dans la *Loi maritime du Canada*, consiste à faciliter les objectifs commerciaux du Canada au nom de tous les Canadiens, à s'assurer que les marchandises sont transportées de manière sécuritaire par l'intermédiaire du Port de Vancouver, et à tenir compte des communautés locales. À titre de société sans actionnaires, constituée en janvier 2008 par le gouvernement du Canada, nous relevons du ministre fédéral des Transports.

Gouvernance

Le conseil d'administration de l'Administration portuaire assure la gouvernance, la supervision et l'approbation de l'orientation stratégique. Les critères de nomination et les responsabilités des 11 membres du conseil sont définis dans la *Loi maritime du Canada* et ses lettres patentes. Les membres sont nommés par le gouvernement fédéral, la province de la Colombie-Britannique, les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, ainsi que par les 16 municipalités qui bordent sa juridiction.

Le conseil d'administration fonctionne en déléguant certains pouvoirs, tels que les dépenses, à la direction, qui est organisée en sept divisions, chacune dirigée par un membre exécutif. Ces sept membres exécutifs, ainsi que le président-directeur général, forment l'équipe de direction chargée de définir l'orientation stratégique de l'Administration portuaire.

Activités et dépenses

L'Administration portuaire remplit son mandat en vertu de la *Loi maritime du Canada* comme suit :

- Louer des terrains aux opérateurs de terminaux qui font transiter les marchandises par le port
- Percevoir des revenus au moyen de loyers et de diverses redevances auprès des utilisateurs du port
- Diriger des projets d'infrastructure pour soutenir la croissance des échanges commerciaux
- Servir d'autorité de délivrance des permis pour l'agrandissement des terminaux et d'autres projets sur les terrains portuaires
- Mettre en œuvre un ensemble de programmes environnementaux
- Travailler en étroite collaboration avec les collectivités locales afin de réduire au minimum les répercussions négatives des activités portuaires
- Mobiliser les Premières Nations et nouer des relations significatives avec elles
- Collaborer avec d'autres agences en matière de sécurité et de sûreté portuaires

Bien que nous soyons tenus d'acheter certains biens pour soutenir ces activités et opérations, ces dépenses sont minimales. En fait, l'essentiel de nos activités de passation de marchés concerne l'acquisition de services et seulement 1 % environ de nos dépenses concerne l'acquisition de biens.

Bien que l'Administration portuaire dépense des sommes minimales pour toute une série de biens, environ 80 % de nos dépenses en biens au cours des cinq dernières années ont été consacrées aux quatre catégories suivantes :

- Biens électroniques
- Mobilier de bureau
- Carburant
- Produits ferroviaires

En entreprenant une analyse de nos chaînes d'approvisionnement, nous nous sommes concentrés sur les secteurs dans lesquels ces quatre catégories de biens sont produites.

Risques liés à la chaîne d'approvisionnement

Nous avons connaissance de divers rapports et ressources publiés par des gouvernements et des organisations non gouvernementales qui fournissent des renseignements crédibles sur le travail forcé et le travail des enfants, ainsi que sur les risques associés à certains secteurs, régions et pays. Ces ressources comprennent les éléments suivants :

- Affaires mondiales Canada, [Déclaration d'intégrité sur la conduite des affaires avec des entités du Xinjiang](#). 21 mars 2023.
- U.S. Department of Labor, [2022 List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor](#). Septembre 2022.
- U.S. Government and Accountability Office, [Conflict Minerals: Actions Needed to Assess Progress Addressing Armed Groups' Exploiting of Minerals](#). Septembre 2020.
- Minderoo Foundation, [Walk Free 2023, The Global Slavery Index 2023](#).

Pour déterminer les risques associés à nos chaînes d'approvisionnement, nous avons pris en compte ces ressources générales, ainsi que d'autres renseignements accessibles au public sur les fournisseurs connus, y compris les déclarations faites par les fournisseurs conformément à des obligations de production de rapports similaires dans d'autres juridictions.

Nous avons évalué les risques globaux des chaînes d'approvisionnement comme étant moyens à faibles pour les raisons suivantes : les biens représentent une petite fraction de nos dépenses globales; nous nous approvisionnons auprès de fournisseurs réputés, situés pour la plupart au Canada; et nos biens sont principalement fabriqués ou produits par des entreprises multinationales bien connues.

Toutefois, nous reconnaissons que certaines industries liées aux biens que nous achetons présentent des risques connus de travail forcé et de travail des enfants, que nous avons répertoriés ci-dessous par secteur. Nous reconnaissons également le manque de visibilité de nos chaînes d'approvisionnement en amont et les risques résiduels associés au manque de transparence de la chaîne d'approvisionnement.

Biens électroniques

L'Administration portuaire achète la majorité de ses biens électroniques à des revendeurs situés en Colombie-Britannique. La plupart des revendeurs s'approvisionnent directement auprès des

distributeurs canadiens de sociétés technologiques multinationales bien connues, telles qu'Apple, Microsoft, Lenovo, Sony et Dell. À notre connaissance, ces entreprises ont mis en place de solides procédures de diligence raisonnable afin de réduire le risque de recours au travail forcé ou au travail des enfants dans leurs chaînes d'approvisionnement en amont.

Toutefois, la production de biens électroniques présente des risques connus liés au travail forcé et au travail des enfants, et nous avons évalué un niveau de risque moyen pour cette catégorie de produits sur la base des facteurs suivants :

- Les matières premières peuvent inclure des minerais de conflit extraits dans des zones de conflit et exploités pour perpétuer les guerres et les combats.
- Les installations d'extraction des matières premières et de fabrication des chaînes d'approvisionnement peuvent être situées dans des régions où la surveillance réglementaire est faible et où le risque de travail forcé et de travail des enfants est accru.
- Certains pays exportateurs de biens électroniques sont connus pour présenter un risque élevé de recours au travail forcé et au travail des enfants dans leurs chaînes d'approvisionnement.
- L'Administration portuaire n'a que peu de visibilité sur les chaînes d'approvisionnement complexes de ce secteur, qui impliquent plusieurs niveaux de fournisseurs à travers les régions.

Mobilier de bureau

L'Administration portuaire achète la majorité de son mobilier de bureau auprès d'un revendeur canadien pour le compte d'une grande entreprise dont le siège se trouve aux États-Unis. Cette entreprise possède des installations dans d'autres pays et a été reconnue au niveau mondial pour son engagement en matière de responsabilité sociale. Ses fournisseurs sont tenus d'adhérer à un code de conduite qui interdit explicitement le travail forcé ou le travail des enfants dans toute partie de l'organisation ou de la chaîne de valeur du fournisseur.

Toutefois, l'Administration portuaire a été informée de certains risques associés au secteur du mobilier en général, et nous avons évalué un niveau de risque faible pour cette catégorie de produits sur la base des facteurs suivants :

- Les installations de fabrication des chaînes d'approvisionnement peuvent être situées dans des régions où la surveillance réglementaire est faible et où le risque de travail forcé et de travail des enfants est accru.
- Certains pays exportateurs de mobilier sont connus pour présenter un risque plus élevé de recours au travail des enfants dans leurs chaînes d'approvisionnement.
- L'Administration portuaire a peu de visibilité sur ses chaînes d'approvisionnement en amont.

Carburant

L'Administration portuaire achète du carburant diesel auprès de raffineries et de distributeurs situés en Colombie-Britannique qui s'approvisionnent en produits pétroliers auprès de grandes compagnies pétrolières. Nous pensons qu'une partie du carburant est d'origine nationale et qu'une autre partie est d'origine internationale, pour laquelle où l'Administration portuaire n'a

pas une visibilité totale. En conséquence, nous avons évalué un niveau de risque faible pour cette catégorie de biens sur la base des facteurs suivants :

- Les installations d'extraction des matières premières et de raffinage des chaînes d'approvisionnement peuvent être situées dans des régions où la surveillance réglementaire est faible et où le risque de travail forcé et de travail des enfants est accru.
- L'Administration portuaire a peu de visibilité sur ses chaînes d'approvisionnement en amont.

Produits ferroviaires

L'Administration portuaire achète du matériel et des produits ferroviaires, tels que des rails en acier et d'autres matériaux de voie, auprès d'un fabricant et revendeur canadien spécialisé dans les produits ferroviaires. Nous n'avons pas eu connaissance de risques de travail forcé ou de travail des enfants liés à ce secteur. Toutefois, nous avons évalué un faible niveau de risque pour cette catégorie de biens, car nous avons peu de visibilité sur nos chaînes d'approvisionnement en amont.

Prévenir et réduire les risques

Codes de conduite

L'Administration portuaire a mis en place des politiques et des procédures de diligence raisonnable qui contribuent à prévenir et à réduire les risques de recours au travail forcé et au travail des enfants dans ses chaînes d'approvisionnement.

Le Code de conduite éthique, adopté par le conseil d'administration, fournit le cadre d'une conduite éthique en milieu de travail et pour réaliser des opérations éthiques et conformes à la loi. Il définit des attentes et fournit une orientation sur les enjeux, y compris les conflits d'intérêts, la lutte contre la fraude et la corruption et les pratiques anticoncurrentielles.

Le Code de conduite éthique s'applique à tous les employés de l'Administration portuaire et aux tierces parties qui travaillent avec l'Administration portuaire ou la représentent. Les employés sont tenus de suivre des programmes de formation obligatoires périodiques concernant le Code de conduite éthique, et le code est communiqué aux fournisseurs dans le cadre du processus d'approvisionnement. Toute personne ou entité régie par le Code de conduite éthique et préoccupée par un comportement contraire à l'éthique ou inapproprié peut communiquer avec ConfidenceLine, un prestataire de services externe. Tous les signalements seront pris en compte rapidement et de manière appropriée.

En outre, le président-directeur général a approuvé un Code de conduite des fournisseurs qui définit les attentes de l'Administration portuaire en matière d'amélioration continue en ce qui concerne les pratiques environnementales et les pratiques équitables en milieu de travail. Le code est communiqué aux fournisseurs dans le cadre de la procédure de passation des marchés et affirme le souhait de l'Administration portuaire de faire affaire avec des fournisseurs qui offrent à leurs employés un environnement de travail sûr et sain, traitent toujours tous les employés avec respect et dignité et se conforment à toutes les normes et lois en matière

d'emploi. Les fournisseurs sélectionnés au cours de la procédure de passation de marchés sont contractuellement tenus de respecter toutes les lois applicables.

Réseau de prévention de la traite des personnes

L'Administration portuaire est également un partenaire fondateur du Human Trafficking Prevention Network of British Columbia et s'est engagée à travailler en collaboration pour partager les ressources qui favorisent la sensibilisation et soutiennent les organisations qui luttent contre la traite des personnes ou qui aident les victimes. La traite des personnes est une pratique d'exploitation qui peut être utilisée à des fins de travail forcé et de travail des enfants. En tant que partenaire fondateur du réseau, l'Administration portuaire dénonce avec véhémence la traite des personnes comme une violation flagrante des droits de la personne et un affront à la dignité humaine.

Évaluation et remédiation

Le principal outil dont dispose l'Administration portuaire pour évaluer l'efficacité de ses politiques et procédures est le contrôle du respect du Code de conduite éthique. Cette responsabilité incombe au président-directeur général, qui est assisté dans cette activité par le directeur de la gestion des risques et de l'assurance et par le vice-président chargé des ressources humaines, des processus et du rendement.

À ce jour, l'Administration portuaire n'a été informée d'aucun cas de travail forcé ou de travail des enfants dans ses propres activités ou dans celles de ses fournisseurs et n'a pris aucune mesure de remédiation, y compris pour compenser la perte de revenus des familles vulnérables.

Prochaines étapes

L'Administration portuaire s'est engagée à améliorer en permanence ses politiques d'achat et ses systèmes de gestion afin de lutter contre les risques de travail forcé et de travail des enfants dans ses chaînes d'approvisionnement.

Au cours des prochaines périodes visées par un rapport, nous avons l'intention de poursuivre notre dialogue avec les fournisseurs existants et d'aborder les questions du travail forcé et du travail des enfants. Nous renforcerons la procédure de passation de marchés afin d'obtenir davantage d'information sur l'engagement des fournisseurs à éradiquer le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement et nous veillerons à ce que ce facteur soit prioritaire lors de l'attribution des travaux.

Nous démontrerons notre engagement en faveur d'une amélioration continue en renforçant nos politiques et procédures internes, notamment en révisant notre Code de conduite des fournisseurs et les modalités contractuelles normalisées. En outre, nous étudierons les moyens d'évaluer globalement l'efficacité de nos politiques et de nos processus et de sensibiliser davantage notre organisation et nos parties prenantes aux risques du travail forcé et du travail des enfants.