

An aerial photograph of a wide river valley. In the background, there are large, rugged mountains with patches of snow. The river flows through the center of the valley, surrounded by green fields and some industrial or construction sites. A large bridge with multiple pylons spans across the river in the lower middle part of the image. The sky is clear and blue.

Plan d'action sur le climat et la qualité de l'air

Résumé des activités de mobilisation

Administration portuaire Vancouver-Fraser

2024-09-27

Table des matières

Objet du présent document.....	1
Contexte.....	1
Objectifs de la mobilisation	1
Processus de mobilisation	2
Aperçu des résultats de la mobilisation	4
Résultats détaillés de la mobilisation	9
Prochaines étapes	9

Objet du présent document

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser élabore actuellement un plan d'action sur le climat et la qualité de l'air (PACQA) pour le Port de Vancouver, en collaboration avec les parties prenantes et les groupes autochtones. Ce plan permettra de déterminer les voies et les mesures à prendre pour réduire les émissions qui contribuent au changement climatique et qui nuisent à la qualité de l'air. Afin de préparer un plan pertinent et réalisable, l'Administration portuaire mobilise activement la communauté portuaire et les groupes autochtones pour obtenir une large contribution sur l'orientation du plan, et plus particulièrement sur la manière dont l'Administration portuaire peut soutenir au mieux ses clients et l'ensemble de la communauté portuaire dans le cadre de la réduction des émissions. Le présent document résume les objectifs, le processus et les renseignements recueillis à ce jour dans le cadre de ces activités de mobilisation.

Contexte

Nos actions en faveur du climat et de la qualité de l'air soutiennent les engagements nationaux et internationaux du gouvernement du Canada en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, sont guidées par le système national de gestion de la qualité de l'air et sont alignées sur la Northwest Ports Clean Air Strategy, élaborée en partenariat avec les administrations portuaires de Seattle, Tacoma et la Northwest Seaport Alliance.

Notre approche est basée sur les éléments suivants :

- l'amélioration de l'efficacité de l'équipement et des opérations;
- la mise en œuvre de mesures de réduction provisoires des émissions;
- le développement d'une infrastructure énergétique à faibles émissions ou à émissions nulles;
- l'adoption de technologies et de carburants à émissions faibles ou nulles.

L'Administration portuaire élabore actuellement le PACQA afin de définir les mesures à prendre dans l'ensemble de l'écosystème portuaire pour réduire les émissions provenant des activités liées au Port de Vancouver. Pour l'instant, le PACQA se concentre sur la période allant jusqu'à 2030, tout en tenant compte de ce qui doit être fait à plus long terme, jusqu'en 2050.

Il s'agit du premier plan d'action sur le climat et la qualité de l'air pour le Port de Vancouver, et il est prévu qu'il s'agisse d'un document dynamique, revu et mis à jour régulièrement à l'avenir.

Objectifs de la mobilisation

L'Administration portuaire ne peut pas agir seule pour réduire avec succès les émissions provenant des activités liées au Port de Vancouver. L'adoption d'une approche collaborative de la mise en œuvre au sein de la communauté portuaire sera essentielle pour réduire les émissions des principales sources : navires océaniques, navires portuaires, rail, véhicules routiers, équipement non routier et administration. À ce titre, l'Administration portuaire mobilise

activement un large éventail de parties prenantes et de groupes autochtones pour élaborer le PACQA.

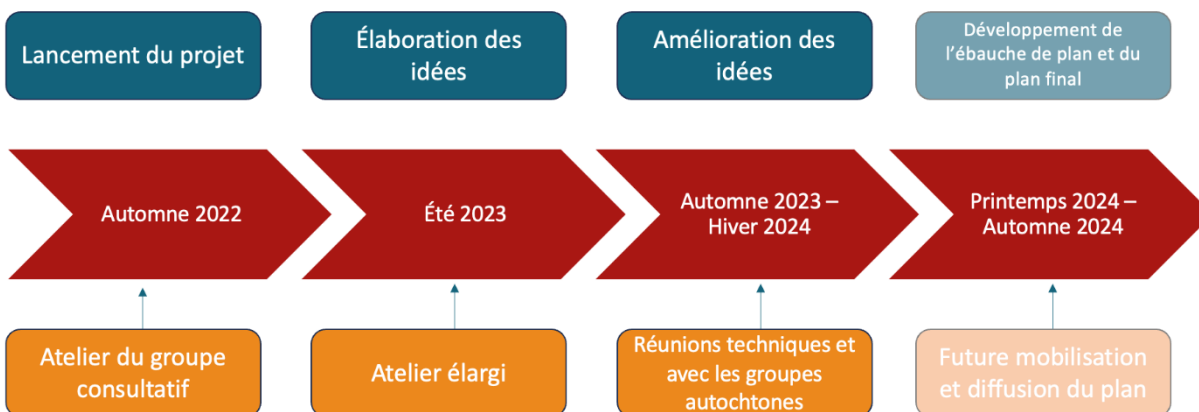
Les objectifs de cette mobilisation sont les suivants :

- Donner l'occasion à l'Administration portuaire de partager de l'information sur les émissions liées au port, de communiquer les initiatives et les stratégies existantes pour réduire les émissions, et de présenter des idées préliminaires pour la suite des travaux.
- Recueillir le point de vue des parties prenantes et des groupes autochtones sur les principales mesures à prendre pour réduire les émissions liées au Port de Vancouver.
- Recueillir de l'information sur le rôle de l'Administration portuaire dans la mise en œuvre des mesures clés, en mettant l'accent sur l'horizon 2030, tout en tenant compte du rôle à long terme de l'Administration portuaire en ce qui concerne la réduction des émissions et la transition énergétique.
- Apprendre des parties prenantes et des groupes autochtones et les écouter sur les mesures qu'ils prennent pour contribuer à la réduction des émissions à l'intérieur et autour du Port de Vancouver, et chercher à aligner ces efforts avec le PACQA.

Processus de mobilisation

L'équipe de l'Administration portuaire chargée de l'élaboration du PACQA a entamé les activités de mobilisation externe en novembre 2022 avec la convocation d'un groupe consultatif sur le climat et la qualité de l'air, destiné à fournir des commentaires de haut niveau avant de s'adresser à un groupe plus large de parties prenantes et de groupes autochtones. La mobilisation s'est poursuivie en 2023, d'abord avec la sensibilisation d'un large groupe de parties prenantes, y compris des représentants des gouvernements, de l'industrie, des groupes environnementaux et du milieu universitaire, ainsi que des groupes autochtones, soulignant l'engagement du port à favoriser un processus de planification inclusif et collaboratif. Des discussions plus ciblées ont ensuite eu lieu avec des représentants de secteurs industriels spécifiques, et les groupes autochtones ont été invités à participer et à apporter leur contribution. La figure 1 présente les possibilités de participation, à la fois virtuelles et en personne, ainsi que les moments clés où des mises à jour et des contributions ont été fournies sur la plateforme de mobilisation en ligne du port (c.-à-d. Civil Space).

Figure 1 Calendrier du processus de mobilisation externe



Parties prenantes

À ce jour, plus de 450 personnes représentant diverses catégories de parties prenantes ont été invitées à participer, et plus de 150 d'entre elles ont pris part à une ou plusieurs réunions. Les participants comprenaient des représentants des catégories de parties prenantes suivantes :

- Exploitants de terminaux
- Locataires
- Navires océaniques
- Opérateurs de navires portuaires
- Compagnies ferroviaires
- Entreprises de camionnage
- Gouvernement
- Associations industrielles et patronales
- Fournisseurs de technologie
- Fournisseurs de carburant/énergie
- Expéditeurs
- Organisations maritimes à but non lucratif
- Organisations environnementales non gouvernementales
- Sociétés de classification
- Milieu universitaire
- Autres ports

Groupes autochtones

L'Administration portuaire a invité les groupes autochtones à participer au groupe consultatif, à un vaste atelier et à des réunions individuelles. À l'été 2023, l'Administration portuaire a informé 36 groupes autochtones de l'élaboration du PACQA, au moyen d'une lettre d'introduction. Chaque groupe a reçu un dossier d'information et une invitation à une réunion pour discuter du

PACQA. L'Administration portuaire a rencontré sept groupes autochtones et leur a fait des présentations individuelles. Au cours de ces réunions, les groupes autochtones ont reçu un résumé de la mobilisation menée jusqu'à ce jour, y compris les thèmes et les sujets soulevés lors des ateliers et des réunions, et on leur a demandé comment ils préféreraient contribuer au PACQA et le niveau de mobilisation souhaité tout au long du processus de planification et de la finalisation du PACQA.

L'Administration portuaire a répondu à toutes les questions et à tous les commentaires lors des présentations avec les groupes autochtones. Après les réunions, l'Administration portuaire a envoyé la présentation du PACQA et a répondu à toutes les questions en suspens.

L'Administration portuaire continuera à mobiliser les groupes autochtones tout au long de la phase d'élaboration et de finalisation du PACQA, et pourrait envisager une approche sur mesure.

Aperçu des résultats de la mobilisation

Ce que nous avons appris : Thèmes généraux

Depuis novembre 2022, 32 activités de mobilisation distinctes ont été réalisées, impliquant un large éventail de parties prenantes et de groupes autochtones. Des thèmes communs sont apparus tout au long de ces activités de mobilisation (voir la figure 2 et le tableau 1).

Figure 2 Thèmes récurrents au cours des activités de mobilisation



Tableau 1. Résumé des principaux éléments à prendre en compte pour le PACQA

Ce que nous avons appris : Principaux éléments à prendre en compte	
Essai, démonstration et adoption de technologies	<ul style="list-style-type: none"> • La disponibilité et l'utilisation de l'alimentation à quai pourraient avoir une incidence importante sur la réduction des émissions, mais il faut davantage de postes d'amarrage équipés d'alimentation à quai, pour les navires de croisière, les porte-conteneurs, les navires rouliers et les vraquiers. • Recherche sur les carburants de remplacement, y compris la recherche sur les émissions des différents carburants au cours de leur cycle de vie, la sécurité des carburants et l'état de préparation de la technologie. • Les essais pilotes de nouveaux carburants et de nouvelles technologies sont essentiels pour mieux comprendre les implications pour des flottes spécifiques, les paramètres opérationnels et les conditions locales.
Planification des infrastructures énergétiques	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de mieux comprendre les exigences et la capacité du réseau électrique, les limites de l'immobilier disponible pour l'infrastructure de recharge, et le coût d'une telle infrastructure. • Incertitude quant à la responsabilité du financement des améliorations de l'infrastructure et aux possibilités de partage des coûts entre plusieurs entités. • Nécessité de coordonner la planification des immobilisations pour l'infrastructure énergétique entre les opérateurs de terminaux, l'Administration portuaire et les fournisseurs de services publics. • La planification de l'infrastructure des carburants de remplacement est nécessaire, en particulier pour trouver un espace approprié, pour le stockage et pour le mazoutage. • Prise en compte du calendrier, des coûts et de l'alignement sur les initiatives d'autres administrations, en particulier pour la fourniture de carburants marins et l'alimentation à quai.
Favoriser les relations avec l'industrie	<ul style="list-style-type: none"> • Communication sur les résultats de la recherche et des projets pilotes, sur les pratiques exemplaires et sur la complexité de l'utilisation de différents carburants. • Nécessité de collaborer aux niveaux régional, provincial, fédéral et international, à la fois au sein des réseaux existants et par l'établissement ou l'expansion de nouveaux réseaux. • Nécessité d'une communication continue et permanente de l'Administration portuaire vers l'extérieur, ainsi qu'au sein de la communauté portuaire et entre les parties prenantes. • Possibilité de collaborer et de se coordonner au sein de la communauté portuaire afin de tirer des enseignements des essais technologiques et de négocier avec les fournisseurs.

Ce que nous avons appris : Principaux éléments à prendre en compte	
	<ul style="list-style-type: none"> • Importance de se joindre aux initiatives mondiales pour rester à la pointe de l'innovation technologique, partager les connaissances, renforcer les capacités et conserver un avantage concurrentiel.
Favoriser la mise en place de politiques et le financement	<ul style="list-style-type: none"> • L'importance d'avoir des politiques et des programmes qui s'alignent clairement sur les objectifs du plan sera cruciale pour le succès et offrira la souplesse nécessaire à l'industrie. Un mauvais alignement pourrait entraîner des signaux du marché peu clairs, ce qui pourrait entraver l'investissement dans des initiatives visant à réduire rapidement les émissions. • La norme sur les carburants à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique a un rôle crucial à jouer dans l'adoption de carburants plus propres et la réduction des émissions. • Il est également à craindre que des politiques ou des réglementations mal formulées n'entraînent par inadvertance des retards ou ne créent des obstacles inutiles. • Absence de normalisation de l'alimentation à quai et nécessité d'une réglementation. • Avantages des mesures incitatives qui favorisent l'action avec moins de complexité que les mandats stricts. • Importance de la réglementation pour compléter les mesures incitatives, et importance d'une réflexion approfondie et d'une communication claire pour assurer la sensibilisation et la mobilisation active de toutes les parties prenantes.
Élaboration de normes et de codes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Il sera essentiel d'établir des normes et des codes de sécurité connexes au fur et à mesure que de nouveaux carburants seront étudiés en vue d'une utilisation dans le port. Cela concerne en particulier les nouveaux combustibles marins, tels que le méthanol et l'ammoniac, mais aussi les combustibles non marins destinés aux opérations des terminaux, tels que l'hydrogène.

Ce que nous avons appris : Sujets spécifiques aux groupes de parties prenantes

Bien que la plupart des sujets ci-dessus aient été abordés à des degrés divers lors de chaque activité de mobilisation, certaines séances ont abordé plus fréquemment ou plus en détail des sujets d'intérêt particuliers. Le Tableau 2 souligne ces nuances.

Tableau 2. Sujets d'intérêt en fonction du type d'organisation

Types	Sujets d'intérêt précis
Exploitants de terminaux et locataires	<ul style="list-style-type: none"> • Planification de l'infrastructure électrique en coordination avec les services publics. • Nécessité de multiplier les possibilités de projets pilotes; l'Administration portuaire peut jouer un rôle de chef de file. • L'électrification et l'hydrogène vert sont les principales options à zéro émission pour les opérations des terminaux. • Intérêt significatif pour les carburants renouvelables à court terme. • Stratégies de partage des coûts pour les investissements dans les infrastructures. • Besoin de soutien pour l'analyse financière et d'information sur le retour sur investissement. • Nécessité de multiplier les possibilités de partage et d'échange de connaissances. • Une meilleure collaboration sera essentielle pour connaître le succès. • Trouver de l'espace pour le stockage et la distribution de carburants à faibles émissions, par exemple le diesel renouvelable ou l'hydrogène. • Les nouvelles politiques ou réglementations doivent s'aligner sur la planification du cycle de vie de l'équipement.
Navires océaniques	<ul style="list-style-type: none"> • L'accès à l'alimentation à quai représente une stratégie importante à court et à long terme. • Étudier comment un mandat souple peut augmenter le taux de raccordement à l'alimentation à quai. • Intérêt pour les corridors verts, mais besoin d'une meilleure coordination et d'une clarification avec tous les ordres de gouvernement et avec d'autres ports. • Accent mis sur les essais et le déploiement du méthanol vert à court et à moyen terme. • Potentiel pour l'ammoniac vert à moyen et à long terme, nécessitant encore des essais et une évaluation de la sécurité. • Intérêt pour l'étude des possibilités d'obligations vertes avec les banques. • Un certain intérêt pour l'accès aux carburants renouvelables à court terme, par exemple le gaz naturel renouvelable, le pétrole renouvelable.

<p>Opérateurs de navires portuaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir la planification de l'infrastructure à terre, y compris la coordination avec BC Hydro. • L'électrification est déjà en cours pour les remorqueurs de soutien. • Intérêt pour les études technologiques et les projets pilotes concernant les nouvelles technologies. • Nécessité d'une formation spécialisée pour l'exploitation des remorqueurs électriques. • Besoin d'emplacements indépendants pour les remorqueurs afin qu'ils puissent se ravitailler en carburants de remplacement. • Intérêt pour l'augmentation du transport maritime à courte distance afin d'améliorer l'efficacité du transport de marchandises. • Possibilités d'améliorer l'efficacité opérationnelle, en particulier dans la flotte de remorquage qui mettra plus de temps à adopter les carburants électriques ou sans carbone. • Intérêt pour les biocarburants, le méthanol et les mélanges d'hydrogène pour la flotte qui n'est pas adaptée à l'électrification à court terme.
<p>Compagnies ferroviaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de solutions transitoires dans un secteur difficile à décarboniser. • Besoin d'un approvisionnement fiable en biocarburants et en diesel renouvelable, ainsi que d'une infrastructure de soutien, et nécessité d'explorer les mécanismes de livraison, par exemple le transfert direct du carburant des camions, le stockage sur site, la livraison par wagon. • Offrir des possibilités d'expérimentation et de démonstration des biocarburants et de l'hydrogène, y compris des infrastructures de ravitaillement en carburant. • Mettre en œuvre des mesures visant à rationaliser le processus de demande et les étapes d'examen, par exemple la norme sur les carburants à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique. • Analyser davantage les défis et les capacités des options de batteries électriques, des options de piles à hydrogène et de l'intégration. • Nécessité de politiques qui favorisent l'adoption de carburants propres sans imposer de coûts supplémentaires. • Introduire des programmes qui accélèrent la mise à niveau des locomotives vers des moteurs de niveau supérieur comme solution à court terme. • Garder à l'esprit la pollution de l'air en plus des gaz à effet de serre lors de l'évaluation de nouveaux carburants et de nouvelles technologies telles que les biocarburants, et prendre en compte les cobénéfices.

Parallèlement au processus de mobilisation concernant le PACQA, l'Administration portuaire continue d'impliquer l'industrie du camionnage dans les politiques environnementales pour ce secteur.

Résultats détaillés de la mobilisation

Pour plus de détails sur ce que nous avons entendu jusqu'à présent, veuillez vous référer aux annexes, qui décrivent toutes les activités de mobilisation qui ont eu lieu, résumant les principales contributions reçues dans le cadre de ces activités et fournissent des notes détaillées prises au cours des séances. Si vous souhaitez obtenir une copie des annexes, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante :

climateandairqualityactionplan@portvancouver.com.

Prochaines étapes

La mobilisation des parties prenantes et des groupes autochtones a pris fin au cours de l'hiver 2024. L'Administration portuaire utilise les renseignements recueillis pour commencer à rédiger le PACQA et poursuivra ce travail jusqu'à l'automne 2024, en donnant l'occasion aux parties prenantes et aux groupes autochtones de faire part de leurs commentaires.