



PORT 
DE THUNDER BAY

LA VOIE SUPÉRIEURE VERS L'OUEST

**ADMINISTRATION PORTUAIRE
DE THUNDER BAY
RAPPORT ANNUEL 2018**

Canada




GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE

MESSAGE DU PRÉSIDENT

À la fin de la saison d'expédition 2018, le tonnage portuaire total était de 8,7 millions de tonnes métriques, comparativement à la moyenne quinquennale de 8,5 millions. Quant aux expéditions de grains, elles ont atteint 7,4 millions de tonnes. Le nombre d'expéditions de cargaisons liées à un projet et de cargaisons générales manutentionnées au terminal Keefer a continué d'augmenter, le produit le plus transporté étant l'acier de structure qui provient de l'Europe à destination de l'Ouest canadien.

Cette année, la réalisation la plus remarquable a été la présentation fructueuse d'une demande de 7,5 millions de dollars au Fonds national des corridors commerciaux pour notre projet de reconfiguration du terminal multimodal. Le projet de Thunder Bay a été l'un des 39 projets financés sur un total de 350 demandes et il s'agit du premier port ontarien qui a reçu du financement. Ce financement s'ajoute au million de dollars promis par le Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario. La somme restante servant à financer les coûts de 15 millions de dollars du projet proviendra des fonds de l'Administration portuaire.

Le projet comprend la création de 8 nouveaux points de chargement des wagons, une nouvelle zone de mise en cale des cargaisons et la construction d'un nouvel entrepôt chauffé de 50 000 pi² au terminal. Le projet était bien avancé à la fin de l'année puisque la zone de mise en cale et la préparation du terrain pour le nouveau bâtiment étaient alors terminées.

Nous sommes encouragés par l'activité accrue au port et nous poursuivons nos démarches pour attirer des cargaisons et de nouvelles entreprises à Thunder Bay ainsi que pour renforcer nos liens avec l'Ouest canadien. Nous avons hâte que le projet de reconfiguration au terminal Keefer soit terminé afin d'accroître l'efficacité et la capacité de manutention des cargaisons.

Nous sommes heureux de l'annonce récente d'un projet de loi visant à moderniser le système de pilotage du Canada pour les navires commerciaux. La réforme de la réglementation est essentielle à l'amélioration de la compétitivité du couloir de la Voie maritime et pour libérer le potentiel de la plus grande voie navigable intérieure du monde.

Nous croyons fermement que le Port de Thunder Bay et la Voie maritime constituent un point de passage viable, sécuritaire, efficace et qu'ils sont en mesure de prendre en charge une bonne part de la croissance prévue des exportations de l'Ouest canadien. Le Port est un grand catalyseur de l'économie du Nord-Ouest de l'Ontario et l'un des principaux employeurs de notre municipalité.

Au nom du Conseil d'administration, je remercie notre personnel de son dévouement et de son travail acharné tout au long de l'année.



Greg S. Arason

Président du conseil
d'administration

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le succès actuel du Port de Thunder Bay profite à Thunder Bay et à sa région. Les chefs de file du secteur apportent des décennies d'expérience au conseil d'administration de l'Administration portuaire de Thunder Bay. Chaque ordre de gouvernement – fédéral, provincial et municipal – nomme un administrateur pour un mandat de trois ans. Le ministre des Transports fédéral nomme les quatre autres administrateurs sur la recommandation des utilisateurs du port.

Le port joue un rôle stratégique en tant que deuxième plus grand port céréalier de l'Ouest canadien. L'Administration portuaire de Thunder Bay se charge de l'administration du port et soutient le développement économique par l'intermédiaire de la promotion du port et de ses capacités en préconisant des solutions aux questions clés et en investissant dans les infrastructures portuaires.

DIRECTION

Timothy V. Heney
Chef de la direction

Melvin H. Parker
Contrôleur de gestion et secrétaire général

Guy P. Jarvis
Directeur du génie et capitaine du port

ADMINISTRATEURS RECOMMANDÉS PAR LES UTILISATEURS DU PORT



Greg Arason
Président du conseil d'administration



Tracy Buckler



Charla Robinson



Bonny Skene

ADMINISTRATEURS NOMMÉS PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL



Dianne Miller

ADMINISTRATEUR NOMMÉ PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL



John Aiken

ADMINISTRATEUR NOMMÉ PAR LES MUNICIPALITÉS



Pritam Lamba
Mandat terminé en 2018



Patrick Bushby
Mandat commencé en 2018

STRATEGY

ÉNONCÉ DE MISSION

Promouvoir et investir dans l'intégration efficace des systèmes de transport maritime, ferroviaire et routier afin de soutenir le développement économique.



Le Port de Thunder Bay est le terminus pour l'Ouest canadien du système de la Voie maritime du Saint-Laurent, la plus importante voie navigable intérieure au monde. Les possibilités et les défis sont déterminés en grande partie par le rôle stratégique du port en ce qui concerne le corridor de la Voie maritime. Le port a été construit afin de donner aux producteurs de céréales de l'Ouest canadien un accès aux marchés européens par l'entremise de la plus longue chaîne d'approvisionnement de céréales au monde.

Au cours des dix dernières années, une partie intégrante de la stratégie de l'Administration portuaire de Thunder Bay (APTB) a été l'augmentation du nombre de navires de marchandises générales et de projets qui transitent par le port. Chaque cargaison entraîne des retombées économiques importantes pour la région. L'APTB assure la coordination des activités des débardeurs, des compagnies de camionnage, des opérateurs d'équipement, des voies ferrées et des fabricants afin de veiller à ce que les cargaisons générales et celles liées aux projets soient traitées de façon efficace et fournissent de la valeur à leur expéditeur. L'APTB a considérablement accru son budget de marketing au cours des dernières années afin de faire la promotion du port et du corridor de cargaisons générales et celles liées aux projets dans l'Ouest canadien.

ÉNONCÉ DE VISION

Le Port de Thunder Bay et la Voie maritime constituent la porte d'entrée privilégiée du commerce européen vers l'Ouest canadien. L'Administration portuaire de Thunder Bay est un important facilitateur du commerce dans la région.

Le budget annuel consacré actuellement à la publicité, à savoir 160 000 \$, traduit les efforts consentis par l'APTB pour faire la promotion du port et élargir sa visibilité aussi bien à l'échelle locale que sur les plans national et international.

LA STRATÉGIE DE L'APTB EST DÉFINIE AU SENS LARGE PAR TROIS OBJECTIFS :

- **Diversifier et augmenter le transport de marchandises par la voie maritime**
- **Favoriser les partenariats et la participation du public**
- **Investir dans l'infrastructure stratégique**

La mission et la vision de l'APTB seront réalisées grâce aux objectifs stratégiques, qui constituent un cadre pour la prise de décisions. L'APTB s'efforce de diversifier les marchandises afin de réduire sa dépendance envers certains produits de base. L'encouragement de partenariats et de la mobilisation communautaire est un élément essentiel de sa réussite sur un marché international dynamique. L'APTB a préparé un plan d'immobilisations sur 5 ans important pour ses investissements stratégiques, afin de faciliter la croissance et la diversification futures du port.

LE PROJET DE RECONFIGURATION DU TERMINAL

Le Port de Thunder Bay reconfigure son terminal pour les cargaisons liées à un projet afin de répondre à la demande croissante, d'améliorer l'efficacité de la manutention des cargaisons et d'accroître les options en matière d'entreposage et de préparation pour les expéditeurs. Thunder Bay est un carrefour de la chaîne d'approvisionnement en matière de cargaisons surdimensionnées à destination de l'Ouest canadien. Au Port, on manutentionne régulièrement des cargaisons, y compris des éoliennes, de l'équipement d'exploitation minière, de l'acier de structure et de l'infrastructure électrique.

Plus tôt cette année, le projet de reconfiguration du terminal a reçu le feu vert. Cela comprend l'ajout de 50 000 pi² d'espaces d'entreposage chauffés, l'agrandissement de l'aire de mise sur cale des navires faite de matériaux granuleux, la modernisation des voies ferrées et la reconfiguration de l'installation portuaire pour les colis lourds. L'agrandissement de l'aire de mise sur cale des navires a été terminé à l'été 2018. La construction du bâtiment commencera en 2019. On prévoit qu'elle sera terminée en 2020.

Le Port de Thunder Bay est fier d'être partenaire de ce projet de 15 millions de dollars avec le Fonds national des corridors commerciaux et la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario. Le projet apporte un complément aux investissements précédents dans le terminal, y compris une grue portuaire mobile Liebherr, une cour intermodale adjacente et un chariot à prise par le haut.

Le CN et le CP se servent des installations portuaires de Thunder Bay. Le Port dispose d'un dégagement accru autour des rails vers les autres ports de l'ouest. Il s'agit aussi du port intérieur canadien le plus éloigné.



En date de novembre 2018, la précharge pour un nouveau hangar de transit de 50 000 pi² était presque terminée. La construction du bâtiment débutera à l'été 2019.



Les nouveaux postes de mise en cale construits en 2018 dans le cadre de la reconfiguration du terminal ont servi à la manutention des cargaisons en septembre 2018.

LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

En 2019, le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, soit la plus grande voie navigable du monde, aura 60 ans. La construction de la série de canaux et d'écluses qui permet de naviguer tout au long de cette autoroute fluviale de 3 700 km² demeure l'une des prouesses d'ingénierie extraordinaires de la planète. Les débuts de la voie maritime remontent à des centaines d'années lorsque la voie d'eau a d'abord été utilisée par les brigades de canots pour la traite des fourrures en Amérique du Nord.

La nouvelle version, terminée en 1959, permet aux navires transocéaniques et aux laquiers de transporter tous les ans des millions de tonnes de biens canadiens vers les marchés et elle constitue une voie essentielle à l'importation. Thunder Bay demeure le plus grand port d'exportation de la voie maritime, les grains de l'Ouest, le charbon et la potasse y étant acheminés vers les clients du monde entier par l'Autoroute H2O.

La voie maritime a été grandement modernisée au cours des dernières années grâce à des investissements de milliards de dollars dans l'infrastructure des écluses et le renouvellement de la flotte.

AMARRAGE MAINS LIBRES

En 2015, la voie maritime a été le premier organisme du monde à installer un système d'amarrage mains libres pour assurer le passage des navires dans une série d'écluses. Depuis, les 14 écluses canadiennes et les 2 écluses américaines de la voie maritime ont été modernisées en y installant de tels systèmes. Moins coûteuse à utiliser, la technologie permet aussi d'accélérer le passage des navires, améliorant ainsi l'efficacité de la voie et réduisant la consommation de carburant ainsi que les émissions. L'intégration de la technologie à l'échelle du système a permis d'augmenter par dix le nombre de navires capables de transiter par la voie maritime, éliminant la nécessité pour ces derniers d'avoir des raccords d'arrimage.

RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

Depuis une décennie, les entreprises canadiennes de transport maritime ont montré leur volonté à apporter de la valeur dans la voie maritime en investissant dans des navires transocéaniques et des laquiers ultramodernes. Durant cette période, la flotte lacustre a reçu 16 nouveaux navires à haut rendement de carburant conçus pour maximiser la capacité de chargement et minimiser le temps de transit. Enfin, on a ajouté des dizaines de nouveaux navires transocéaniques adaptés expressément aux dimensions de la voie maritime.





Transports Canada a récemment mené un examen officiel de la Voie maritime du Saint-Laurent. L'Administration portuaire de Thunder Bay y a présenté les recommandations suivantes pour que la Voie maritime réalise son potentiel en tant que point de passage essentiel pour les exportations et les importations canadiennes.

1. Réformer le pilotage dans la Voie maritime
2. Accorder le statut de porte d'entrée commerciale à la Voie maritime
3. Améliorer et étendre les communications afin de faire connaître et comprendre la Voie maritime
4. Améliorer le système d'exemption pour le cabotage

Pour plus de renseignements sur l'Examen de la Voie maritime, veuillez consulter le <https://parlonstransport.ca/voiemaritime>.

FAITS RELATIFS AU PORT



900
EMPLOIS DIRECTS



\$370
MILLIONS
CONTRIBUTIONS ÉCONOMIQUES ANNUELLES

No 1
PORT D'EXPORTATION SUR LA VOIE MARITIME

No 1
CAPACITÉ DE STOCKAGE CÉRÉALIER AU CANADA

No 2
PORT CANADIEN SUR LA VOIE MARITIME

INSTALLATIONS

- 8** Élévateur à grains
- 3** Terminaux pour vracs solides (charbon, potasse, pierre, sel, etc.)
- 2** Terminaux pour vracs liquides (pétrole, produits chimiques liquides)
- 1** Terminal pour marchandises diverses
- 1** Chantier naval avec cale sèche

SERVICES OFFERTS

- Chemins de fer CN et CP
- Entreprises de camionnage
- Exploitants de remorqueurs
- Agents de navires
- Manutention
- Inspection des céréales
- Fabrication
- Réparation de bateaux
- Services de plongée
- ...et plus encore

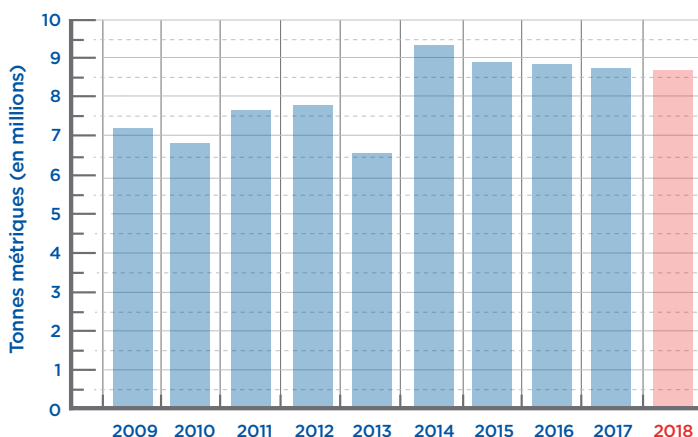
La plus importante assiette fiscale industrielle à Thunder Bay

COUP D'ŒIL SUR L'ANNÉE 2018

Le total global des cargaisons du port pour 2018 a atteint 8,7 millions de tonnes, ce qui était presque égal aux chiffres pour la saison 2017. Cela représente la quatrième saison consécutive de volumes de cargaisons supérieures à la moyenne, grâce à des cargaisons de céréales importantes, ainsi que des augmentations des envois de potasse et de cargaisons liées aux projets.

STATISTIQUES SUR LES MARCHANDISES

EXPÉDITIONS DE FRET DE THUNDER BAY, 2009-2018



ANNÉE	TONNES MÉTRIQUES
2009	7,285,899
2010	6,882,277
2011	7,608,692
2012	7,842,625
2013	6,530,204
2014	9,341,250
2015	8,909,499
2016	8,830,414
2017	8,817,884
2018	8,733,330



VISITES DE NAVIRES



RÉPARTITION DU FRET

FRET	2017	2018
Céréales	7,275,107	7,401,611
Charbon	720,750	704,630
Potasse	526,895	425,859
Autre	295,132	201,230
Total:	8,817,884	8,733,330

ÉCARTS DANS LES CHARGEMENTS (PAR RAPPORT À LA MOYENNE SUR 5 ANS) : Céréales ↑2 %
Charbon ↑18 % | Potasse ↑22 % | Marchandises diverses/Cargaisons liées aux projets ↑66 %

CALENDRIER DES ACTIVITÉS SAISONNIÈRES

Ouverture de la saison de navigation, intérieure :

M.V. CSL Welland
27 mars 2018

Ouverture de la saison de navigation, étrangère :

M.V. Federal Bering
22 avril 2018

Fermeture de la saison de navigation :

M.V. Kaministiquia
13 janvier 2019

RAPPORT FINANCIER 2018

Le mandat de l'Administration portuaire de Thunder Bay exige que celle-ci soit autosuffisante financièrement. Les revenus de l'APTБ sont composés des revenus du terminal Keefer, des revenus du site Intercity, des cotisations du port et des revenus de la location des terrains qu'elle gère. En 2018, les recettes du terminal Keefer représentaient 72 % des revenus d'exploitation de l'APTБ. Le profit net de l'année s'est établi à 499 737 \$. Ces résultats reflètent l'engagement soutenu de l'Administration portuaire envers la gestion efficace des frais d'exploitation et la maximisation du rendement de son actif.

BILAN

Au 31 décembre (en dollars canadiens)

2018

2017

ACTIF

Courant

Encaisse	\$ 485,633	\$ 632,889
Comptes débiteurs	656,581	451,066
Frais payés d'avance	44,602	51,336
	<u>1,186,816</u>	<u>1,135,291</u>

À long terme

Investissements à long terme	18,338,406	19,098,715
Terrains, constructions et installations	24,310,607	23,156,718
	<u>\$ 43,835,829</u>	<u>\$ 43,390,724</u>

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

Courants

Comptes créditeurs et charges à payer	\$ 767,693	\$ 710,832
Produits de la location constatés d'avance	9,861	4,051
	<u>777,554</u>	<u>714,883</u>

Capitaux propres

Surplus d'apports	27,711,964	27,711,964
Bénéfices non répartis	15,346,311	14,846,574
Autre revenu global non distribué	-	117,303
	<u>43,058,275</u>	<u>42,675,841</u>
	<u>\$ 43,835,829</u>	<u>\$ 43,390,724</u>

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2018	2017
Revenus		
Terminal	\$ 2,353,548	\$ 2,326,831
Port et zone portuaire	838,706	875,578
Site Intercity	74,604	118,966
	<u>3,266,858</u>	<u>3,321,375</u>
Dépenses		
Terminal	828,904	735,811
Port et zone portuaire	105,238	118,284
Intercity	32,343	28,665
Administration et marketing	1,380,986	1,248,713
	<u>2,347,471</u>	<u>2,131,473</u>
Résultats d'exploitation avant ce qui suit	919,387	1,189,902
Bénéfice sur les ventes d'équipement	-	487
Paiements tenant lieu d'impôts municipaux	(282,156)	(226,818)
Charges salariales brutes	(75,706)	(77,608)
Dépréciation	(580,238)	(547,511)
	<u>(18,713)</u>	<u>338,452</u>
Résultats d'exploitation	(18,713)	338,452
Revenu de placements	518,450	558,544
Bénéfices pour l'exercice	499,737	896,996
Autre revenu global		
Moins-values latentes sur l'actif financier disponible à la vente pendant la période	-	(382,458)
Résultat étendu pour l'exercice	\$ 499,737	\$ 514,538

Entrepôt

100 m

Cargaisons diverses

Cargaisons diverses -
Portée libre

■ Bâtiments
▨ Zone de dépôt du fret

PARC
PORTUAIRE

TERMINAL
KEEFER

Installation de
manutention
du fret à portée
libre

Immeuble
administratif

110th Street

Cour intermodale

Dépôt de rails
(Capacité de 200 wagons)

Main Street