

PORT DE THUNDER BAY

LA VOIE SUPÉRIEURE VERS L'OUEST

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE THUNDER BAY RAPPORT ANNUEL 2020

Canada



MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

L'année 2020 a été marquée par le début de la pandémie de COVID-19, qui a eu des répercussions sur les chaînes logistiques mondiales en raison d'un écart entre l'offre et la demande ainsi que des défis sans précédent en matière de santé et de sécurité. Le Port de Thunder Bay a joué un rôle clé pour répondre à la demande accrue de grains de l'Ouest, faisant appel à la capacité disponible et augmentant de 1,3 million de tonnes métriques, de façon efficiente, le volume sur 12 mois. L'augmentation des expéditions de grains a plus que compensé les diminutions de charbon et de potasse. Quant au volume global de cargaisons, soit 10,2 millions de tonnes métriques, il s'agit du plus élevé au Port depuis 1997.

L'Administration portuaire de Thunder Bay (APTB) mise sur une stratégie fondée sur les actifs afin d'augmenter le nombre de navires et d'accroître la compétitivité du Port, soit un facteur essentiel pour le bon fonctionnement de la chaîne logistique. Attirer des cargaisons vers la Voie maritime à partir d'autres routes peut exiger énormément de temps et d'efforts. La première expédition d'engrais phosphaté d'importation au terminal Keefer en 2020 était le fruit de ces efforts. Cette marchandise constitue une occasion d'accroître les expéditions entrantes à long terme, à Thunder Bay, créant ainsi un trafic bidirectionnel pour les navires transocéaniques se rendant au Port.

Les activités relatives aux cargaisons maritimes au terminal Keefer étaient aussi liées aux produits suivants : les rails d'acier, l'acier de structure et les éoliennes. Plusieurs expéditions exceptionnelles ont été retardées puisque les restrictions associées à la pandémie ont eu des répercussions sur la construction.

En 2020, l'APTB a terminé un projet de reconfiguration du terminal multimodal au terminal Keefer, qui a grandement modernisé cet important actif de transport du Nord de l'Ontario. Ce projet de 14 millions de dollars a été réalisé en partenariat avec un programme fédéral, soit le Fonds national des corridors commerciaux (6,5 millions de dollars) ainsi qu'avec la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario (1 million de dollars). Les expéditeurs tireront profit d'une capacité accrue en termes d'entrepôts chauffés, de rails et de mise en cale reconfigurés, y compris 3 000 pieds d'améliorations apportées aux rails et 6 acres de mise en cale nouvellement asphaltés pour la préparation et l'entreposage des marchandises.

Nous sommes encouragés par l'importance regagnée par le Port dans la Voie maritime à titre de premier port des Grands Lacs canadiens pour ce qui est du tonnage des cargaisons.

Le Port est un lien stratégique de la chaîne logistique qui profite au secteur canadien des transports, aux expéditeurs de l'Ouest canadien se servant du corridor commercial est-ouest et à la collectivité de Thunder Bay. Le Port est un grand catalyseur de l'économie et l'un des principaux employeurs de notre municipalité.

Au nom du Conseil d'administration, j'exprime toute notre gratitude à tous les membres du personnel pour leur dévouement et leur travail acharné durant toute l'année 2020 et je les en remercie. Nous serons heureux de continuer à collaborer pour tracer la voie du succès en 2021 au Port de Thunder Bay.



Bonny Skene
Président du conseil
d'administration

*Photo de couverture : Jack Hamlin, lauréat du concours photo
« Meilleure photo de lever ou coucher de soleil du port »*

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. Il y a actuellement un poste vacant au Conseil.

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.

ADMINISTRATEURS RECOMMANDÉS PAR LES UTILISATEURS DU PORT



Bonny Skene
Président du conseil
d'administration



Tracy Buckler



Charla Robinson

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 NOMMÉS PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL



Dianne Miller

ADMINISTRATEUR NOMMÉ PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL



Wade Robertson

ADMINISTRATEUR NOMMÉ PAR LES MUNICIPALITÉS



Patrick Bushby



STRATEGY

ÉNONCÉ DE MISSION

Favoriser l'intégration efficace des réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier, y investir, et améliorer la compétitivité de la route maritime de Thunder Bay afin de faire progresser la croissance économique.

ÉNONCÉ DE VISION

Le Port de Thunder Bay et la Voie maritime sont le point de passage préféré pour le commerce européen avec l'Ouest canadien et l'Administration portuaire de Thunder Bay (APTB) en est un important facilitateur.



Le Port de Thunder Bay fait partie du terminus le plus à l'ouest du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. À titre de point de passage canadien vers les provinces de l'Ouest, il est idéalement positionné pour manutentionner les cargaisons à destination de l'Ouest canadien et s'occuper des mouvements de marchandises en provenance de l'ouest dans le réseau de la Voie maritime et vers l'Europe. L'APTB est un important facilitateur du commerce dans le Nord-Ouest de l'Ontario, qui gère le seul grand port de la région.

L'APTB a harmonisé son plan d'affaires avec ses objectifs stratégiques, globalement définis comme suit :

- **diversifier et accroître les cargaisons maritimes;**
- **investir dans les infrastructures stratégiques;**
- **favoriser les partenariats et la participation du public.**

En bonne partie, l'APTB remplit son mandat en exploitant le terminal Keefer, soit une installation multimodale de premier plan qui est devenue un carrefour pour les expéditions de cargaisons liées à un projet et de cargaisons générales à destination de l'Ouest canadien. Parmi les initiatives en cours visant à augmenter le volume et la variété des cargaisons maritimes au Port de Thunder Bay, mentionnons l'augmentation et la diversification des cargaisons via le terminal Keefer.

Cette démarche a connu un grand succès et l'APTB s'est acquis une réputation et une clientèle solides. Les

expéditeurs accordent de l'importance à la capacité et à la fiabilité lorsqu'ils acheminent des chargements de grande valeur. L'établissement de relations est un volet essentiel dans le processus d'obtention de la confiance d'un expéditeur et de cargaisons.

L'APTB met aussi en valeur sa propriétaire riveraine stratégique, « Intercity Site », et il encourage des initiatives visant à faire augmenter les volumes de cargaisons en vrac dans les autres terminaux portuaires.

La reconfiguration multimodale du terminal Keefer s'est achevée en 2020, ce qui a permis d'accroître la capacité et d'améliorer les moyens. Cet important actif de transport du Nord de l'Ontario est maintenant rehaussé, au profit économique :

- du secteur canadien des transports;
- des expéditeurs de l'Ouest canadien se servant du corridor commercial est-ouest;
- de l'économie locale de Thunder Bay, par l'entremise de la création d'emplois et d'une injection nette de dépenses dans la région.

Le profil du Port est maintenu à l'échelle locale, nationale et internationale par l'entremise de relations publiques et de partenariats. Un budget de marketing solide témoigne de la volonté de l'APTB à améliorer davantage les relations avec les intervenants et les clients pour atteindre les objectifs d'ensemble.

COUP D'ŒIL SUR 2020

EN CHIFFRES

La saison d'expédition 2020 au Port a été la plus fructueuse depuis plus de 2 décennies. Le volume de cargaisons annuel s'est élevé à 10,2 millions de tonnes métriques, surpassant la marque de 10 millions pour la première fois depuis 1997.

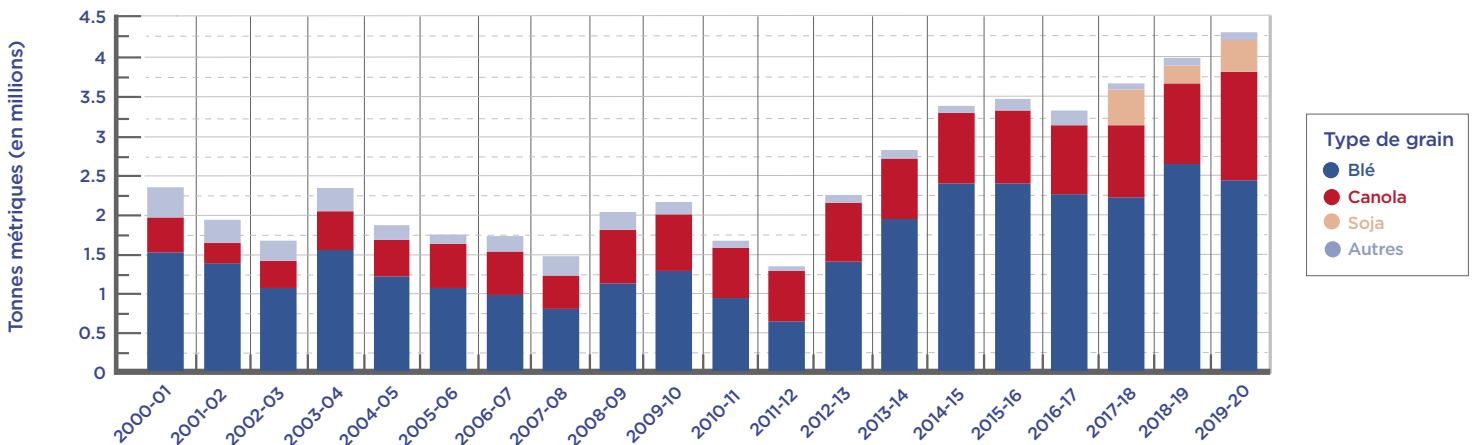
Une bonne partie du succès connu en 2020 est attribuable à l'emplacement stratégique du Port en tant que point de passage de l'Ouest canadien vers les marchés de grains de l'Est. Thunder Bay constitue le terminus le plus à l'ouest du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, soit une autoroute maritime de 3 700 km pour l'expédition de cargaisons en vrac à destination et en provenance de l'Amérique du Nord via l'océan Atlantique. La demande outre-mer de grains a attiré 157 salés à Thunder Bay en 2020, soit le plus grand nombre au Port depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959.

Plusieurs facteurs ont contribué à l'augmentation des grains, y compris le report considérable de stocks de grains de la grande récolte en 2019 ainsi que l'accumulation de stocks d'aliments de base, à l'échelle mondiale, durant les premières vagues de la pandémie de COVID-19. Une diversification accrue des cultures, surtout au Manitoba, a aussi des répercussions à Thunder Bay, sans compter la demande des marchés pour davantage de variétés. Par exemple, les commandes de canola et de soya en Europe ont connu une croissance supérieure au blé dur traditionnel. Le récit entourant les grains est à contre-courant de pratiquement toutes les autres cargaisons ayant emprunté la Voie maritime en 2020, mettant ainsi en relief le rôle important du Port et des producteurs de l'Ouest pour le réseau de la Voie maritime.

LE PORT CÉRÉALIER DU MANITOBA

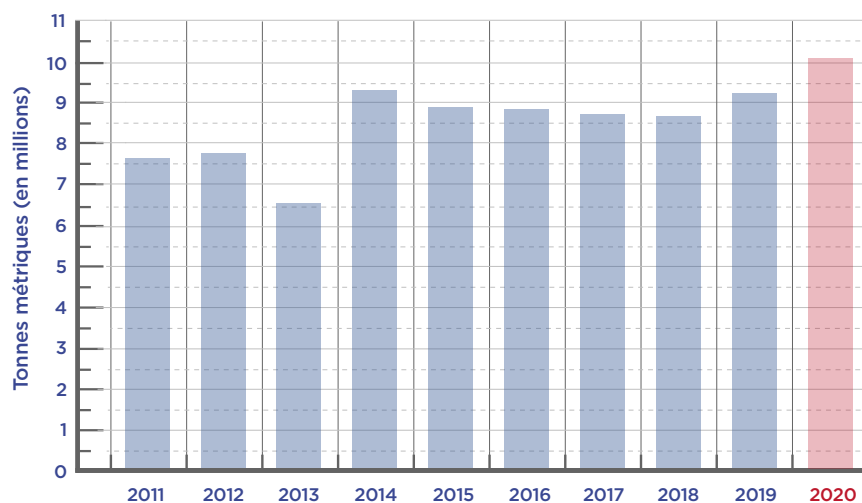
Près des trois quarts des grains du Manitoba exportés par voie maritime transitent par le Port de Thunder Bay. Au cours des dernières années, une production accrue et une base de culture diversifiée ont augmenté les expéditions.

VOLUMES DE GRAIN DU MANITOBA EXPÉDIÉS VIA THUNDER BAY



STATISTIQUES SUR LES MARCHANDISES

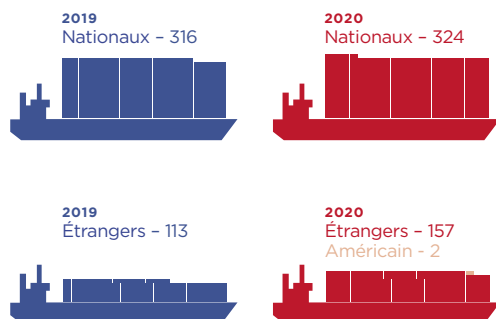
EXPÉDITIONS DE FRET DE THUNDER BAY, 2011-2020



ANNÉE TONNES MÉTRIQUES

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
2019	9,279,373
2020	10,195,605

VISITES DE NAVIRES



RÉPARTITION DU FRET

FRET	2019	2020
Céréales	7,900,365	9,210,240
Charbon	779,893	434,021
Potasse	400,700	316,499
Autre	216,415	234,845
Total:	9,297,373	10,195,605

VARIATION DU NOMBRE DE CARGAISONS
(PAR RAPPORT À LA MOYENNE QUINQUENNALE)

Grains ↑21% | Charbon ↓36% | Potasse ↓20%

ÉCHÉANCIERS DE LA SAISON

Ouverture de la navigation (intérieure) :

Barge *Huron Spirit* et remorqueur
Sharon M1
26 mars 2020

Ouverture de la navigation (étrangère) :

MV *Tufty*
10 avril 2020

Fermeture de la navigation :

MV *Saginaw*
12 janvier 2021



Acier entreposé dans la nouvelle zone de mise en cale asphaltée



Engrais phosphaté dans l'entrepôt couvert



Manutention de chargements liés à l'énergie éolienne

DIVERSIFIER ET ACCROÎTRE LES CARGAISONS MARITIMES

Accroître le nombre et la gamme de cargaisons maritimes manutentionnées au terminal Keefer est un objectif depuis longtemps. L'approche globale de l'APTB visant à obtenir des cargaisons des chaînes logistiques concurrentes comprend un investissement dans l'infrastructure essentielle, la préconisation de relations logistiques, l'accent mis sur la fiabilité et la compétitivité ainsi que la promotion de l'expérience sécuritaire, efficace et axée sur la clientèle en matière d'expédition au Port de Thunder Bay.

Ce port est un pôle intermodal intégré des cargaisons surdimensionnées. L'endroit est relié directement à l'ouest et comprend des dégagements ferroviaires accrus pour les marchandises par les voies ferrées du CN et du CP ainsi que par la route Transcanadienne. Au terminal Keefer, on manutentionne souvent des éoliennes, de l'équipement d'exploitation minière, de l'acier de structure, de l'infrastructure électrique, etc.

À la fin de la saison 2020, le terminal Keefer a reçu le premier envoi d'engrais phosphaté destiné à l'importation. Ce fertilisant a été entreposé à l'intérieur et acheminé par voie ferrée vers les exploitations agricoles des Prairies pour cultiver le grain qui sera exporté des élévateurs de Thunder Bay lors de la prochaine récolte. Cette cargaison a exigé énormément de planification entre l'agent d'expédition, l'APTB et Logistec Stevedoring (LOGISTEC arrimage), l'entreprise chargée du déchargement et de la manutention du fertilisant au terminal, de façon sécuritaire et efficace.

Étant donné le succès de l'arrangement, les agents d'expédition prévoient d'envoyer d'autres chargements en 2021. Ces chargements représentent une occasion d'accroître les marchandises à l'arrivée à Thunder Bay, tirant ainsi parti du gros volume de marchandises au départ ainsi que de la capacité disponible et améliorant les résultats des expéditeurs. L'APTB a investi massivement dans l'infrastructure et fait la promotion d'une route à deux sens qui ajoute de la valeur pour les entreprises qui expédient des produits à destination et en provenance de l'Ouest. Ces cargaisons s'inscrivent dans le modèle et confirment la stratégie organisationnelle.



INVEST IN STRATEGIC INFRASTRUCTURE

L'APTБ réinvestit ses bénéfices dans les immobilisations afin de maintenir et d'améliorer les capacités du Port. En 2020, un projet de reconfiguration multimodale au terminal Keefer, d'une valeur de 13.1 millions de dollars, s'est terminé. Ses objectifs étaient les suivants :

- répondre à la demande croissante;
- améliorer l'efficacité de la manutention des cargaisons;
- accroître les options en matière d'entreposage et de préparation pour les expéditeurs.

Voici des résultats du projet :

- un entrepôt chauffé à portée libre de 50 000 pi²;
- un dépôt de rails et de manutention des cargaisons reconfigurés;

- une voie ferrée mise à niveau de 3 000 pi;
- l'agrandissement des zones de mise en cale asphaltée et faites de matériaux granulaires.

La reconfiguration du terminal de cargaisons générales a accru la capacité de l'APTБ de manutentionner des marchandises maritimes futures et d'attirer de nouvelles entreprises à Thunder Bay.

L'APTБ est fière d'être partenaire du Fonds national des corridors commerciaux (apport de 6,5 millions de dollars) ainsi qu'avec la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario (apport de 1 million de dollars) dans le cadre de cet investissement en capital. Le projet apporte un complément aux investissements précédents dans le terminal, y compris une grue portuaire mobile Liebherr et une cour intermodale adjacente.

PARTENARIATS ET PARTICIPATION DU PUBLIC

Les partenariats sont essentiels à l'efficacité de l'exploitation du Port et au bon fonctionnement de la chaîne logistique. L'Administration portuaire de Thunder Bay (APTB) entretient des partenariats transfrontaliers et dans divers secteurs d'activité, des expéditeurs et des fournisseurs aux responsables des politiques. Parmi les efforts d'information, mentionnons la participation à un panel et des présentations à une vaste gamme de groupes d'intervenants et de secteurs d'activité.

La réussite du Port de Thunder Bay est directement liée à l'efficacité et à l'efficience du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. L'APTB plaide notamment pour la compétitivité.

La participation des intervenants a exigé évolution et improvisation pour surmonter les défis posés par les restrictions associées à la pandémie. Afin d'accroître la participation du public, l'APTB a élargi sa présence dans les médias sociaux à de nouvelles plateformes, recueillant ainsi un grand public. La participation virtuelle aux conférences et séminaires a augmenté la visibilité et le rayonnement du Port.

LE DÉFI PHOTOS LET'S SEA IT YOUR WAY

Dans le cadre de ce concours lancé en octobre, on invitait les photographes amateurs et professionnels à soumettre leurs oeuvres préférées pour évaluation. Plus de 30 images reçues montraient l'industrie maritime dynamique de Thunder Bay ainsi que les représentations les plus pittoresques du paysage portuaire.

Un panel de juges formé de photographes bien connus et chevronnés de la région a choisi les oeuvres gagnantes. L'intérêt du gagnant du défi Michael Hull envers l'industrie s'est récemment ranimé en prenant des photos par simple plaisir durant la pandémie.

« Le Port occupe une grande place dans notre histoire et tous les jours, des situations nouvelles ou uniques s'y produisent, dit Hull. Que ce soit des remorqueurs essayant de mettre un navire à quai ou de l'y en sortir, un pygargue à tête blanche ou un hydravion qui décolle dans un coucher de soleil majestueux, il s'y passe toujours quelque chose. » Son oeuvre gagnante montre le Saginaw arrivant au port avec l'aide d'un remorqueur.

Chaque lauréat a reçu un ensemble de prix Superior (Superior Prize Pack) commandité par la Commission de développement économique communautaire de Thunder Bay, George's Market et Thunder Bay Hydraulics. Le prix comprend une toile de chacune des photos lauréates par l'artiste locale Vik Wilen.





Chris Heikkinen (APTB) et le photographe Michael Hull tiennent respectivement la toile et l'impression de la photo gagnante de Hull dans la catégorie « meilleur laquier ». Les autres gagnants sont (photos de gauche à droite) : Jack Hamlin (« meilleur lever ou coucher de soleil supérieur au port »), Jon Nelson (« meilleur salé ») et Mike Hanchar (« meilleur navire avec le Géant endormi »).



Les intervenants de l'Ouest canadien échantent avec l'équipe de l'APTB lors de la réception du Port à Calgary, en février 2020.



FAITS RELATIFS AU PORT



900
EMPLOIS DIRECTS



\$370
MILLIONS
CONTRIBUTIONS
ÉCONOMIQUES
ANNUELLES

No 1

PORT
D'EXPORTATION
SUR LA VOIE
MARITIME

No 2

CAPACITÉ DE
STOCKAGE
CÉRÉALIER AU
CANADA

No 1

PORT
CANADIEN SUR
LES GRANDS
LACS

COMMODITÉS PORTUAIRES

Grain (Le blé, le blé dur, le canola, les céréales secondaires, les oléagineux et légumineuses)

Vracs secs

(Charbon, potasse, engrais phosphaté, agrégats, el de voirie)

Vracs liquides

(Pétrole, produits chimiques liquides)

Cargaison générale (acier, rail, éoliennes, machines et équipements, infrastructure électrique)

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

**LE PORT CÉRÉALIER
LE PLUS EFFICACE DE
L'OUEST CANADIEN**



**La durée de cycle des
wagons la plus courte
(à destination et en
provenance des Prairies)**

**Le temps d'escale des
navires le plus court**

La plus importante assiette fiscale industrielle à
Thunder Bay

FINANCIAL REPORT 2020

Le mandat de l'Administration portuaire de Thunder Bay exige que celle-ci soit autosuffisante financièrement. Les revenus de l'APTB 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 2020, les recettes du terminal Keefer représentaient 69 % des revenus d'exploitation de l'APTB. Le profit net de l'année s'est établi à 681 920 \$. 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)	2020	2019
ACTIF		
Courant		
Encaisse	\$ 588,007	\$ 665,926
Comptes débiteurs	759,874	2,143,599
Frais payés d'avance	80,243	52,026
	<u>1,428,124</u>	<u>2,861,551</u>
À long terme		
Investissements à long terme	15,829,947	16,393,492
Terrains, constructions et installations	27,755,245	25,983,022
	<u>\$ 45,013,316</u>	<u>\$ 45,238,065</u>
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Courants		
Comptes créditeurs et charges à payer	\$ 659,866	\$ 1,586,999
Produits de la location constatés d'avance	36,376	15,912
	<u>696,242</u>	<u>1,602,911</u>
Capitaux propres		
Surplus d'apports	27,711,964	27,711,964
Bénéfices non répartis	16,605,110	15,923,190
	<u>44,317,074</u>	<u>43,635,154</u>
	<u>\$ 45,013,316</u>	<u>\$ 45,238,065</u>

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

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

	2020	2019
Revenus		
Terminal	\$ 2,254,190	\$ 2,184,201
Port et zone portuaire	946,266	890,683
Site Intercity	70,989	72,475
	<hr/> 3,271,445	<hr/> 3,147,359
Dépenses		
Terminal	721,938	745,496
Port et zone portuaire	139,550	96,983
Intercity	50,081	41,913
Administration et marketing	1,086,592	1,257,458
	<hr/> 1,998,161	<hr/> 2,141,850
Résultats d'exploitation avant ce qui suit	1,273,284	1,005,509
Bénéfice sur les ventes d'équipement	19,705	31,870
Paiements tenant lieu d'impôts municipaux	(259,502)	(275,064)
Charges salariales brutes	(73,528)	(73,640)
Dépréciation	(679,501)	(620,295)
	<hr/>	<hr/>
Résultats d'exploitation	280,458	68,380
Revenu de placements	401,462	508,499
	<hr/>	<hr/>
Résultat global pour l'exercice	\$ 681,920	\$ 576,879

Entrepôt

100m 

Cargaisons diverses

Cargaisons diverses -
Portée libre

 Bâtiments
 Zone de dépôt du fret

1

2

3

4

5

TERMINAL
KEEFER

Installation de
manutention
du fret à portée
libre



La nouvelle
installation de
manutention de
cargaisons

 Immeuble
administratif

Island Drive

PARC
PORTUAIRE

Main Street

Cour intermodale

Dépôt de rails
(Capacité de 200 wagons)