

**ADMINISTRATION
PORTUAIRE DE THUNDER BAY
RAPPORT ANNUEL 2022**

PORT 
DE THUNDER BAY
LA VOIE SUPÉRIEURE VERS L'OUEST

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

La saison d'expédition 2022 a elle aussi été excellente au Port de Thunder Bay. Au début, une insuffisance de grains posant problème a été surmontée par la diversification des cargaisons et l'adaptation du marché mondial. En 2022, le port intérieur canadien le plus éloigné a fait preuve de résilience et de flexibilité, ses terminaux portuaires expédiant un volume annuel de cargaisons de 8,2 tonnes métriques (tm) en raison du rebond du transport du grain, des expéditions records de potasse et des importations de cargaisons générales au terminal Keefe.

Le Port de Thunder Bay est un lien indispensable de la chaîne logistique pour les cargaisons qui transitent à destination et en provenance de l'Ouest canadien via le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Divers facteurs influent sur les occasions d'acheminement de cargaisons, y compris les marchés mondiaux et les objectifs commerciaux des importateurs et des exportateurs canadiens.

Les expéditions de grains du début de saison ont été bien inférieures à la moyenne, soit un effet continu de la grave sécheresse et de la grande chaleur ayant eu des répercussions sur les récoltes des Prairies en 2021. Jusqu'à la fin mai, ces expéditions ont diminué de 1 million de tonnes métriques sur une base annuelle. La récolte de 2022 a été la troisième en importance dans l'histoire canadienne, tranchant ainsi avec la récolte de grains de 2021. Les volumes de cargaisons de grains ont rebondi à l'automne alors que le mouvement de la nouvelle récolte s'amorçait dans la chaîne logistique.

Une hausse considérable des expéditions de potasse de l'Ouest canadien a aidé à compenser un nombre inférieur d'expéditions de grains. Celles de potasse au port ont atteint un sommet en 30 ans, ce qui découle d'enjeux liés aux chaînes logistiques nationales et

mondiales, y compris les perturbations du marché en raison de la guerre en Ukraine. La capacité du Port et du réseau de la Voie maritime à s'adapter et à répondre à la demande accrue du marché concernant la potasse a mené à une importante augmentation des exportations de ce produit. Son volume annuel total a presque doublé au port par rapport à celui de 2021.

Autre point saillant de la saison d'expédition : les activités relatives aux cargaisons maritimes au terminal Keefe ont surpassé le volume record de l'ère moderne établi l'année précédente. Les expéditions d'importation de cargaisons liées à un projet et de cargaisons générales comprenaient des tuyaux, des rails et des composantes d'éoliennes en provenance d'Europe ainsi que de l'engrais phosphaté du Maroc. L'augmentation des expéditions de cargaisons maritimes au terminal Keefe fournit des revenus permettant d'investir dans l'infrastructure et permet de maintenir de faibles frais portuaires pour toutes les expéditions du Port.

Le Port de Thunder Bay est bien positionné pour connaître une autre saison fructueuse en mettant l'accent sur l'excellence et l'expansion des services, la modernisation des immobilisations ainsi que sur l'interaction avec ses partenaires et les intervenants de toute la chaîne logistique et notre communauté.

Au nom du Conseil d'administration, j'exprime notre gratitude à tous les membres du personnel pour leur dévouement et leur travail acharné durant l'ensemble de l'année 2022.



Bonny Skene

La présidente du Conseil

“Les activités de l'APTB favorisent le développement économique régional et nous sommes fiers des progrès réalisés à élargir nos services.”

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.

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

Chris Heikkinen

Directeur du développement des affaires et des communications

ADMINISTRATEURS RECOMMANDÉS PAR LES UTILISATEURS DU PORT



Bonny Skene
La présidente du Conseil



Tracy Buckler



Charla Robinson

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.



Situé à 3 700 km à l'intérieur des terres, le Port de Thunder Bay est le terminus canadien 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 situé 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 publique;**

L'APTB mise sur une stratégie fondée sur les actifs, investissant tous ses bénéfices dans l'amélioration des immobilisations, créant ainsi une valeur ajoutée pour les expéditeurs. L'organisme met à profit son actif principal, à savoir le terminal Keefer, pour attirer des cargaisons à l'arrivée vers la Voie maritime. Cela augmente le nombre de navires disponibles pour les cargaisons en vrac de retour à charge. La saison 2021 a été la plus fructueuse à ce jour pour ce qui est de cette démarche de transport dans les deux sens. L'APTB s'est ainsi acquis une réputation et une clientèle solides.

L'APTB met aussi en valeur son autre propriété riveraine stratégique, « Intercity Site », et elle favorise des initiatives visant à faire augmenter les volumes de cargaisons en vrac dans les autres terminaux portuaires.

Le profil du Port est rehaussé 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 consolider davantage les relations avec les intervenants et les clients pour atteindre les objectifs d'ensemble.



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

BILAN DE L'ANNÉE 2022

EN CHIFFRES

Des facteurs mondiaux tels que la piètre récolte de grains dans les Prairies en 2021 et la guerre en Ukraine ont grandement influé sur la saison d'expédition 2022. Cela a donné des résultats contrastants au port, à savoir un faible volume d'expéditions de grains, mais des volumes records d'exportations de potasse et d'importations de cargaisons générales.

Un peu moins de 8,2 millions de tonnes métriques de cargaisons ont transité par le port en 2022, soit 6 % sous la moyenne décennale. Au cours des 10 années précédentes, les expéditions de grains représentaient environ 86 % de la cargaison totale du Port. Au cours des premiers mois de la présente saison d'expédition, l'offre de grains réduite a mené à un déficit d'un million de tonnes métriques relativement aux expéditions de grains, tandis que le total annuel de volumes de grains a diminué de 6,2 millions de tonnes métriques. Les grains représentaient donc seulement 76 % du total annuel de cargaisons, ce qui a été compensé par des exportations records de potasse des terminaux vraciers et d'importations de cargaisons générales au terminal Keefer.

En 2022, les expéditions de potasse ont atteint un sommet en 30 ans, soit un peu plus de 1,2 million de tonnes métriques pour la saison. Ce volume record est supérieur de 2,6 fois à la moyenne quinquennale. La dernière fois

que les expéditions de potasse ont surpassé ce volume, c'était en 1990. Le Port de Thunder Bay est le seul de la Voie maritime où l'on exporte de la potasse et manutentionne des expéditions à destination de l'Europe, de l'Afrique du Nord et de l'Amérique du Sud.

Le terminal Keefer a amélioré son record de 2021 en matière de cargaisons générales et de cargaisons liées à un projet, expédiant près de 50 000 tm de produits importés au Port de Thunder Bay, surtout à destination de l'Ouest canadien. Cela comprenait des tuyaux, des rails d'acier, des composantes d'éoliennes et de l'engrais phosphaté.

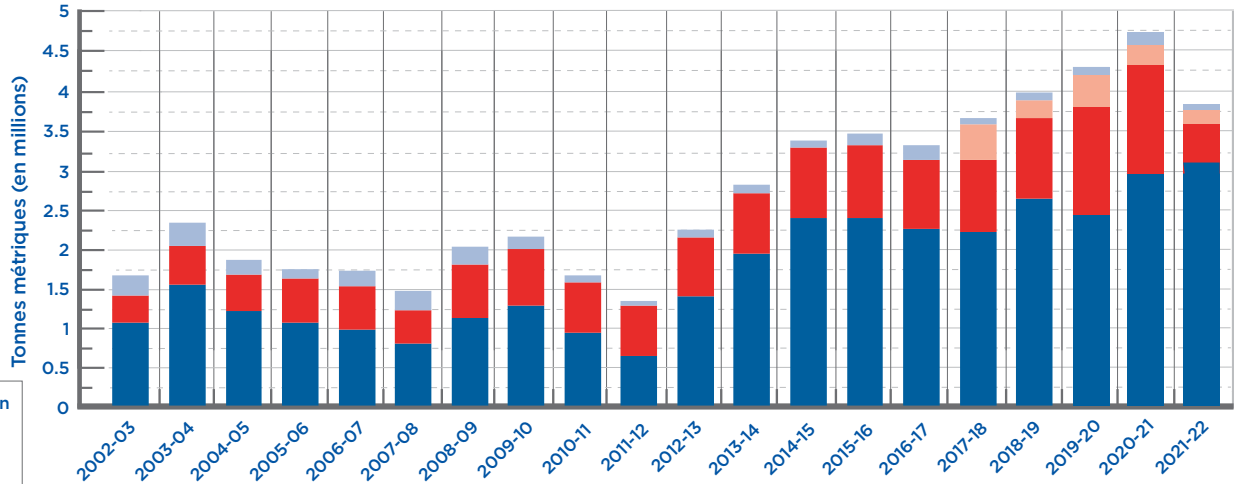
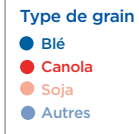
Le MS Captain Henry Jackman a établi le record de la plus grosse expédition de la saison 2022, soit 31 277 tm de blé exportées de Thunder Bay le 28 mai 2022. C'est tout juste en deçà du record de 2021 du CSL Welland du 5 novembre 2021 (31 362 tm). Les deux navires s'inscrivent dans un investissement de plusieurs milliards de dollars par les propriétaires de navire, qui a permis de moderniser la flotte du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent au Canada depuis une décennie.



VOLUMES DE GRAIN DU MANITOBA EXPÉDIÉS VIA THUNDER BAY

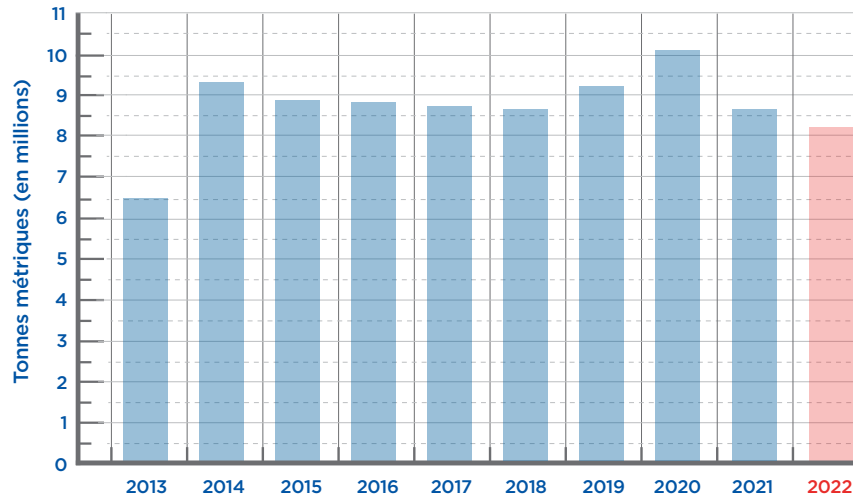
LE PORT CÉRÉALIER DU MANITOBA

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.



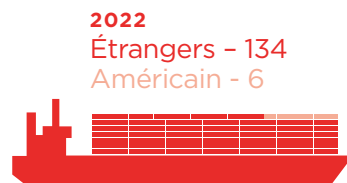
EXPÉDITIONS DE FRET DE THUNDER BAY, 2011-2020

STATISTIQUES SUR LES MARCHANDISES



ANNÉE	TONNES MÉTRIQUES
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
2021	8,650,077
2022	8,195,104

VISITES DE NAVIRES



RÉPARTITION DU FRET

FRET	2021	2022
Céréales	7,311,726	6,234,144
Charbon	493,336	505,725
Potasse	611,013	1,204,876
Autre	234,002	250,359
Total:	8,650,077	8,195,104

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

Céréales ↓20%

Charbon ↓19%

Potasse ↑164%

Marchandises générales ↑68%

ÉCHÉANCIERS DE LA SAISON

Ouverture de la navigation (intérieure) :
Michipicoten
30 mars, 2022

Ouverture de la navigation (étrangère) :
Blacky
18 avril, 2022

Dernière expédition de cargaisons générales à ce jour :
Manitoulin
13 janvier, 2023

Fermeture de la navigation :
Strandja
22 décembre, 2022

DIVERSIFICATION ET ACCROISSEMENT DES CARGAISONS MARITIMES

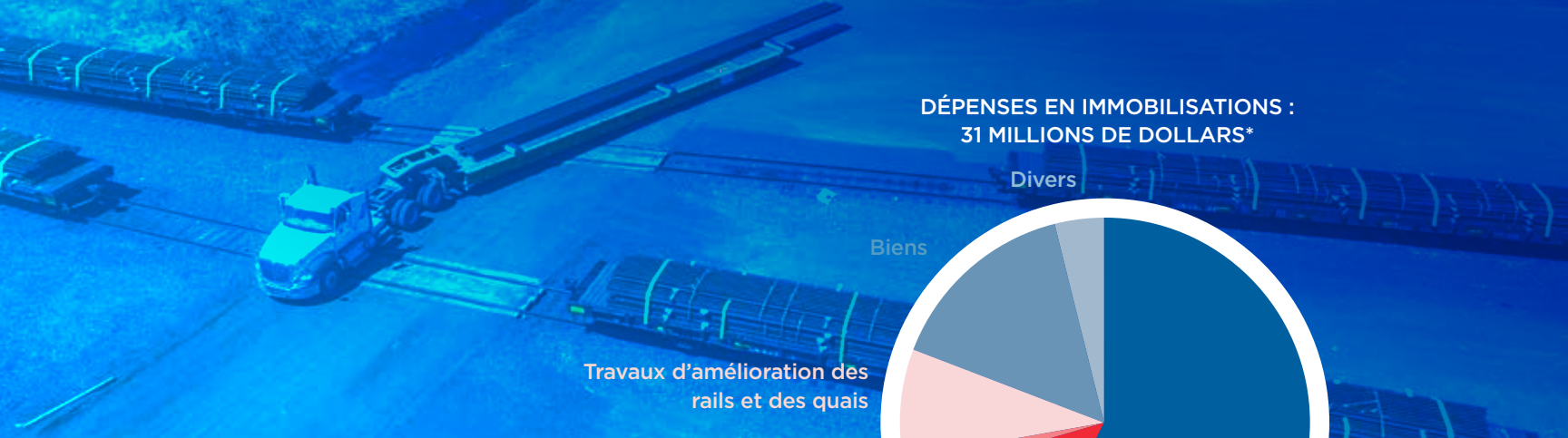
L'approche de l'Administration portuaire de Thunder Bay (APTB) visant à obtenir des cargaisons des chaînes logistiques concurrentes comprend un investissement dans l'infrastructure essentielle, l'établissement de relations logistiques, l'accent mis sur la fiabilité et la compétitivité ainsi que la promotion de l'expérience sécuritaire, efficiente et axée sur la clientèle en matière d'expédition au Port de Thunder Bay.

Accroître le nombre et la gamme de cargaisons maritimes manutentionnées au terminal Keefer est l'objectif premier de l'APTB. En 2022, le volume des cargaisons maritimes de ce terminal a surpassé le record des 20 dernières années établi l'année précédente. L'APTB reconnaît que sa collaboration avec son partenaire d'activités relatives aux cargaisons Logistec Stevedoring (LOGISTEC arrimage) est essentielle à sa réussite dans le domaine maritime en croissance au terminal Keefer.

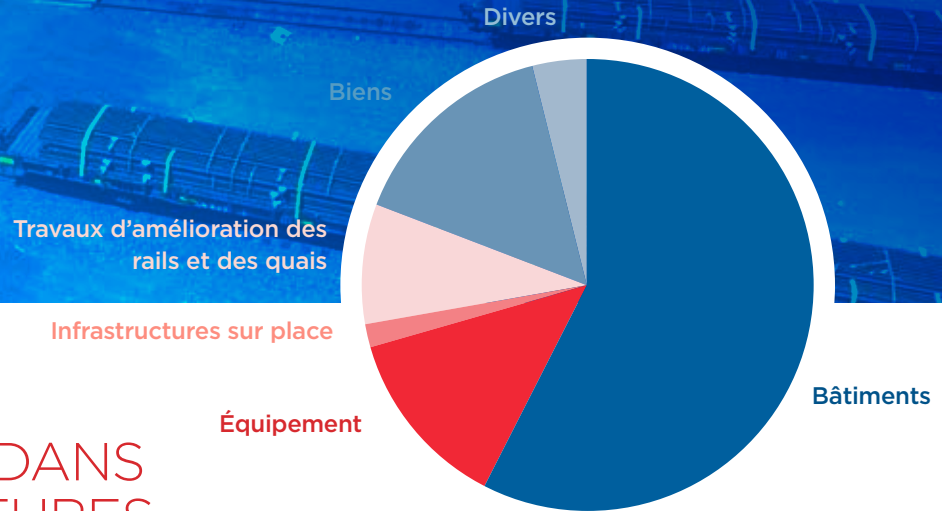
Les expéditions d'une série de tours d'éolienne, le volume record de produits d'acier (rails, tuyaux et acier de structure) ainsi que le mouvement continu et l'entreposage d'engrais phosphaté en route pour les fermes de l'Ouest canadien font partie des points marquants de la saison 2022.

Attirer des expéditions à l'arrivée vers Thunder Bay à partir d'autres itinéraires de la chaîne logistique rehausse la compétitivité du réseau de la Voie maritime, permettant ainsi le transport dans les deux sens pour les navires. En jumelant les cargaisons à l'arrivée avec le grain d'exportation pour les navires océaniques (salés), on réduit le coût global et l'impact environnemental du transport des marchandises tout en garantissant qu'il y a un nombre suffisant de navires à Thunder Bay pour les exportations de grains et de potasse.

Dans le domaine du transport des cargaisons générales, particulièrement des cargaisons surdimensionnées de valeur, la réussite dépend de la manutention sécuritaire du fret. La fiabilité de l'opération est un élément indispensable. À Thunder Bay, on s'est taillé la réputation d'avoir un port fiable, contribuant ainsi à générer de nouvelles activités commerciales et d'autres continues.



DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS : 31 MILLIONS DE DOLLARS*



INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES STRATÉGIQUES

L'APTB entend investir dans l'intégration efficace des réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier pour être le point de passage préféré de l'Ouest canadien pour les cargaisons transitant par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Depuis 2004, les dépenses en immobilisations ont totalisé 31 millions de dollars. Cela comprend un financement de 8,7 millions de dollars pour les projets d'immobilisations, soit des subventions des gouvernements fédéral et provincial par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux et de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario.

Équipement

**ce qui comprend un financement des partenaires de 8,7 millions de dollars*

La modernisation et la reconfiguration du terminal Keefer ont accru la capacité du port de prendre en charge des occasions d'acheminement maritime et d'attirer de nouvelles activités commerciales à Thunder Bay. Parmi les dépenses stratégiques en immobilisations au cours des deux dernières décennies, soulignons l'achat d'une grue portuaire mobile, la construction de deux entrepôts chauffés de 50 000 pi², l'agrandissement majeur de la zone de mise en cale des cargaisons et de l'aire d'entreposage temporaire, des améliorations apportées aux rails ainsi que l'acquisition d'une cour intermodale adjacente au terminal.



PARTENARIATS ET PARTICIPATION PUBLIQUE

Les partenariats sont essentiels à l'efficacité de l'exploitation du Port et au succès de la chaîne logistique. L'APTБ 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 l'intention d'une vaste gamme de groupes d'intervenants et de secteurs d'activité.

L'assouplissement des restrictions liées à la pandémie en 2022 a créé des occasions d'interaction en personne, dont la première cérémonie du chapeau haut de forme depuis 2019 pour mettre en relief l'arrivée du navire océanique qui ouvre la saison d'expédition à Thunder Bay.

Puisque notre événement public lié à l'ouverture de la navigation s'est déroulé de façon virtuelle pour une deuxième année, il était ouvert à un public plus large. Bien des participantes et participants de l'Ouest canadien y ont assisté, ce qui rejaillit positivement sur les partenariats

que nous avons établis dans le cadre de nos événements d'affaires ainsi que de marketing ayant eu lieu dans l'Ouest. Parmi les points saillants de nos initiatives de participation locale, mentionnons les Portes ouvertes à Thunder Bay dans le cadre desquelles nous avons facilité la participation de Superior Elevator et du terminal Keefer en tant que sites virtuels.

Dans le cadre de nos initiatives dans l'Ouest canadien, nous avons participé de façon soutenue aux activités du WESTAC (Western Transportation Advisory Council), y compris en présentant une table ronde en compagnie du ministre du Transport et de l'Infrastructure.



RAPPORT FINANCIER 2022

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 2022, les recettes du terminal Keefer représentaient 74 % des revenus d'exploitation de l'APTB. Le profit net de l'année s'est établi à 282,056 \$. 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)	2022	2021
ACTIF		
Courant		
Encaisse	\$ 3,592,313	\$ 5,948,226
Comptes débiteurs	409,420	401,147
Frais payés d'avance	6,456,618	3,659,849
Prepaid expenses	102,002	129,197
	10,560,353	10,138,419
À long terme		
Investissements à long terme	7,788,930	7,808,067
Terrains, constructions et installations	27,384,281	27,466,499
	\$ 45,733,564	\$ 45,412,985
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Courants		
Comptes créditeurs et charges à payer	\$ 910,806	\$ 862,243
Produits de la location constatés d'avance	19,713	29,753
	930,519	891,996
Capitaux propres		
Surplus d'apports	27,711,964	27,711,964
Bénéfices non répartis	17,091,081	16,809,025
	44,803,045	44,520,989
	\$ 45,733,564	\$ 45,412,985

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre (en dollars canadiens)	2022	2021
Revenus		
Terminal	\$ 2,726,181	\$ 2,497,699
Port et zone portuaire	815,321	837,858
Site Intercity	121,259	80,423
	3,662,761	3,415,980
Dépenses		
Terminal	1,067,825	778,469
Port et zone portuaire	105,227	98,122
Intercity	43,990	61,118
Administration et marketing	1,370,159	1,246,213
	2,587,201	2,183,922
Résultats d'exploitation avant ce qui suit	1,075,560	1,232,058
Paiements tenant lieu d'impôts municipaux	(372,747)	(512,350)
Charges salariales brutes	(81,777)	(74,212)
Dépréciation	(745,071)	(758,658)
Résultats d'exploitation	(124,035)	(113,162)
Revenu de placements	406,091	317,077
Résultat global pour l'exercice	\$ 282,056	\$ 203,915



PORT DE THUNDER BAY

LA VOIE SUPÉRIEURE VERS L'OUEST

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE THUNDER BAY

100 Main Street
 Thunder Bay (Ontario) P7B 6R9
 807-345-6400 | 807-345-9058
 tbport@tbport.on.ca
 www.portofthunderbay.ca

