



# PERFORMANCE PORTUAIRE

## Bulletin intermodale

Septembre 2018

**TRAFIC CONTENEURISÉ MENSUEL**

**135 690** EVP

**TEMPS DE SÉJOURS**

**4,5** jours

(Import rail - Jours)

**TEMPS DE TRAITEMENT**

**51** minutes

(Temps de traitement dans le territoire du port - Minutes)

### INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

Indicateur		[Cible]	Septembre 2018	Cumul. 2018	Septembre 2017	Cumul. 2017
MARTIME	Trafic de navires – Nb de navires conteneurs	-	42	370	41	345
	Ponctualité des navires – % à l'heure	[> 80%]	77%	56%	-	-
	Productivité des quais – Lifts/heure	[> 42]	30	34	37	40
FERROVIAIRE	Temps de séjour moyen au terminal (imports rail) – Jours	[< 2.0]	4,5	3,5	2,0	2,7
	Temps de séjour au terminal (imports rail) – % sous 48 heures	[> 75%]	28%	39%	62%	47%
	APM Cycle des wagons – Heures	[< 72 hrs]	64	59	-	-
	• Cycle « inbound » – Heures	[< 20 hrs]	20	14	-	-
	• Terminal - Heures	[< 28 hrs]	34	32	-	-
	• Cycle « outbound » – Heures	[< 24 hrs]	11	13	-	-
Utilisation de la cour intermodale du port – %	[< 75%]	71%	65%	-	-	
CAMIONNAGE	Trafic de camions au port – Nb de voyages uniques par jour ouvrable	-	1 919	1 723	1 524	1 623
	Temps total de traitement des camions – Minutes	[< 60 min.]	51	53	49	51
	Temps de traitement des camions aux terminaux – Minutes	[< 30 min.]	31	29	24	25

#### Croissance du trafic conteneurisé (EVP)

Septembre 2018/Septembre 2017

MENSUEL **2,6%** ↑

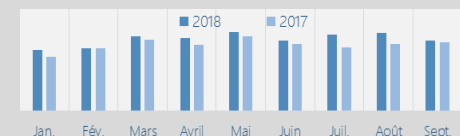
CUMULATIF **8,7%** ↑

IMPORT 0,2% ↑

EXPORT 6,0% ↑

DOMESTIQUE -4,7% ↓

#### Comparaison du volume (EVP)



## MARITIME

### Trafic de navires :

- **Définition** : le nombre total de porte-conteneurs reçus aux 5 terminaux à conteneurs
- **Unité** : nombre de navires uniques
- **Source** : APM
- **Commentaire** : N/D

### Ponctualité des navires – pourcentage des navires à l'heure :

- **Définition** : la proportion des navires dont l'heure d'arrivée réelle est avant ou durant leur fenêtre *pro forma*. Cette fenêtre est de 24 heures pour chaque escale.
- **Unité** : % à l'heure
- **Source** : APM
- **Commentaire** : exclut le terminal Bickerdike. La cible est déterminée à partir des meilleurs taux de ponctualité enregistrés parmi les quatre terminaux sur les derniers mois.

### Productivité des quais :

- **Définition** : nombre de conteneurs chargés, déchargés et repositionnés par heure sur l'ensemble du navire (et non par grue individuelle) et sur toute la période brute à quai. Cet indicateur utilise la même approche que celle du *Journal of Commerce Port Productivity 2013*. À noter qu'un lift se réfère à un mouvement de grue et non un EVP.
- **Unité** : lifts par heure
- **Source** : APM
- **Commentaire** : exclut Bickerdike. La cible de 42 a été déterminée à partir du classement du *Journal of Commerce* : 42 lifts/hre placerait Montréal dans le top 20 en Amérique du Nord.

### Utilisation de la cour intermodale du port :

- **Définition** : cette mesure représente la proportion de la longueur réelle des wagons sur la capacité totale de la cour intermodale de l'APM (117 000 pieds).
- **Unité** : %
- **Source** : APM
- **Commentaire** : inclus le trafic de conteneurs et de wagons non conteneurisés. Exclut Bickerdike.

## CAMIONNAGE

### Trafic de camions au port :

- **Définition** : le nombre d'entrées de camions uniques par jour pour les trois terminaux internationaux tel que capturé par le portail d'entrée commun à la Section 74.
- **Unité** : nombre d'entrées
- **Source** : APM
- **Commentaire** : exclut Bickerdike. Jour de travail défini comme semaine de travail régulière : du lundi au vendredi.

### Temps total de traitement des camions :

- **Définition** : le temps écoulé entre le moment où le camion entre dans le portail de OCR et le terminal de sortie, tel qu'indiqué sur le PORTail de camionnage. <https://portmtlcamions.com>
- **Unité** : minutes
- **Source** : les lecteurs de cartes RFID (entrée portail sortie portail, entrée terminal, sortie terminal) et les lecteurs de plaques d'immatriculation (entrée du portail, sortie du port) de l'APM sont positionnés à différentes étapes du processus de transaction pour cartographier l'itinéraire complet des camions et mesurer le temps total passé sur le territoire du port.
- **Commentaire** : inclus le temps passé dans le portail d'entrée commun, l'attente à l'entrée devant le terminal, le cycle intra-terminal. Exclut le temps entre la sortie du terminal et la sortie du port. Exclut Bickerdike.

### Temps de traitement des camions aux terminaux :

- **Définition** : le temps qu'un camion prend pour faire une (ou plusieurs) transactions à l'intérieur du terminal. Il s'agit du temps écoulé entre le moment où le camion passe la guérite d'entrée du terminal et le moment où il franchit la guérite de sortie.
- **Unité** : minutes
- **Source** : APM et opérateurs de terminaux (lecteurs de cartes RFID).
- **Commentaire** : exclut le temps d'attente à la guérite. Exclut le terminal Bickerdike.

## FERROVIAIRE

### Temps de séjour moyen au terminal (imports rail) :

- **Définition** : le temps écoulé entre le moment où le navire est déchargé et le moment où il est chargé sur le wagon.
- **Unité** : (1) jours ou (2), proportion sous la barre des 48 heures (cible 2,0 jours).
- **Source** : opérateurs de terminaux (transmission EDI).
- **Commentaire** : exclut Bickerdike.

### Cycle des wagons (entrée, terminal et sortie) :

- **Définition** : Cette mesure comprend 3 composantes : (1) à l'entrée : temps écoulé entre l'arrivée des wagons à l'interchange de l'APM jusqu'à leur repérage sur les voies du terminal, (2) terminal : temps écoulé entre les wagons localisés sur les voies du terminal jusqu'à ce qu'ils soient relâchés et retirés des voies du terminal, (3) à la sortie : temps écoulé entre la sortie du terminal et le départ du train à l'interchange de l'APM. Cette métrique représente le temps total du wagon sur le territoire de l'APM. À ne pas confondre avec les mesures de temps de séjour des conteneurs.
- **Unité** : jours
- **Source** : APM
- **Commentaire** : exclut Bickerdike