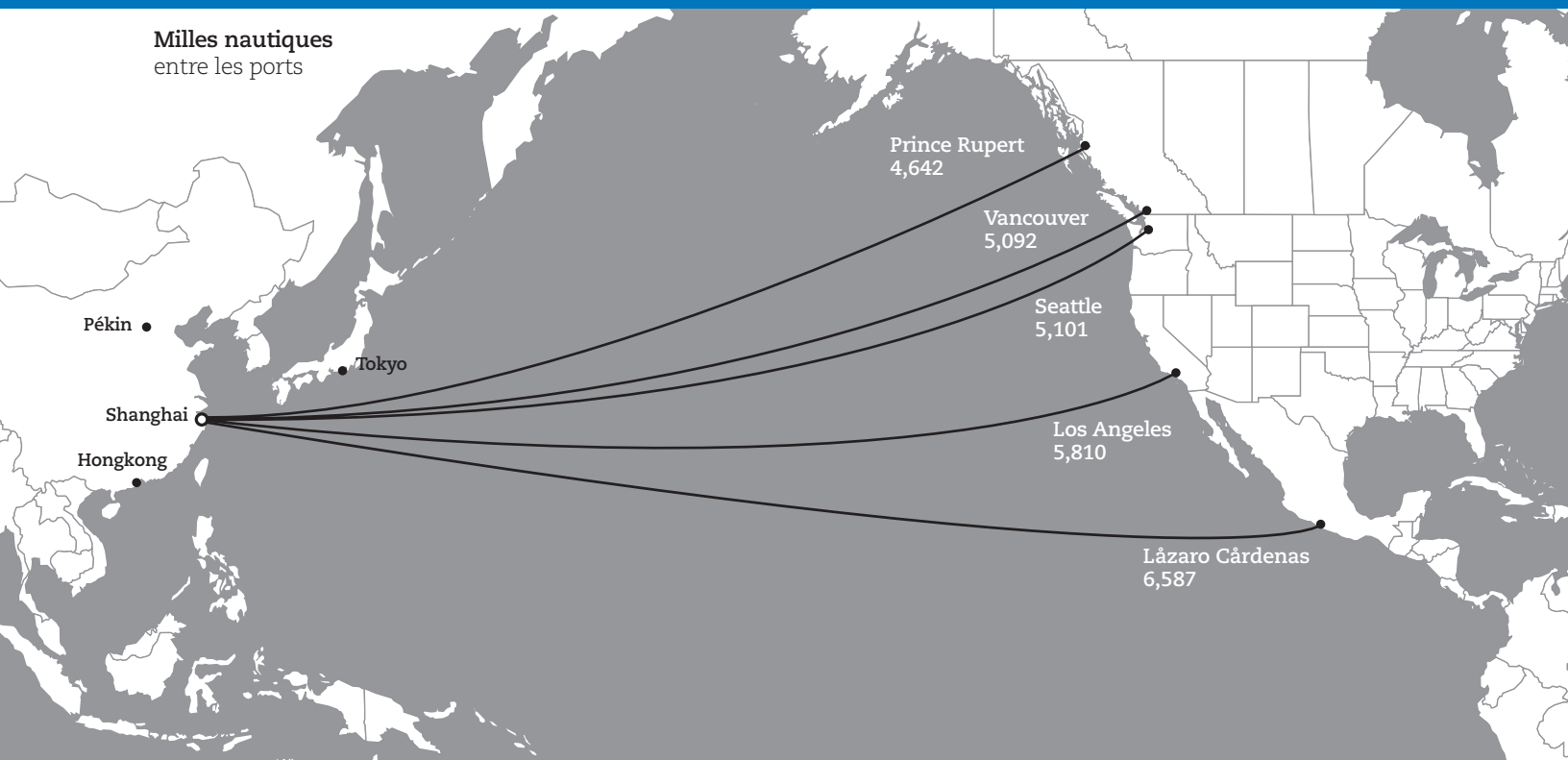


RIDLEY TERMINALS INC. 2010 RAPPORT ANNUEL

BÂTIR SUR DE SOLIDES ASSISES



Milles nautiques entre les ports



RIDLEY TERMINALS INC. (RTI) jouit d'une position unique et elle joue un rôle important pour appuyer les exportations d'Amérique du Nord et satisfaire à la demande mondiale croissante. RTI offre un niveau élevé de services de qualité, fiables et ininterrompus. Située sur l'île Ridley, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, RTI peut offrir aux clients des temps de traversée plus courts vers l'Asie, soit de plus d'un jour de moins comparativement à Vancouver et de près de trois jours de moins par rapport à Long Beach, en Californie. RTI est une société d'État canadienne qui a été établie en 1984. Plus de 400 millions \$ ont été investis à ce jour dans cette installation pouvant manutentionner un débit allant jusqu'à 12 millions de tonnes. Les projets actuels prévoient l'augmentation de la capacité du terminal de sorte qu'il atteigne celle de sa conception originale, soit 24 millions de tonnes. Il faut accroître cette capacité pour manutentionner les volumes accrus d'exportations de nos clients contractuels actuels et faciliter le débit supplémentaire provenant de la mise en valeur des mines en Colombie-Britannique et en Alberta.

RTI dessert principalement les mines et les raffineries de charbon du nord de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan. En 2010, le Terminal a reçu des produits de la région du sud-est de la Colombie-Britannique et au début de 2011, il a reçu du charbon des États-Unis. Les clients de RTI produisent des charbons de grande qualité utilisés pour la production d'acier et d'énergie électrique et les raffineries produisent du coke de pétrole comme sous-produit. Le charbon constitue 83 p. 100 des volumes de marchandises manutentionnées par RTI et l'Asie est de loin la principale destination des produits expédiés depuis RTI. Le reste des volumes se compose d'expéditions de coke de pétrole (14 p. 100) et de granules de bois (3 p. 100).

La vision de RTI consiste à fournir une valeur à l'État, tout en élargissant son rôle en tant qu'importante « porte » commerciale entre les marchés d'Amérique du Nord et mondiaux. Sa mission est d'offrir aux clients des services supérieurs et à temps, en maintenant un milieu de travail sûr et enrichissant.

En 2009, RTI et l'Administration portuaire de Prince Rupert ont signé un bail foncier de 30 ans, avec une option de reconduction de 20 ans. Cette durée de 50 ans procure à RTI une empreinte d'exploitation, ainsi qu'une paix d'esprit et une sécurité aux deux parties, ce qui favorise une relation de travail durable.

Table des matières

01 Message du président du Conseil 03 Lettre du Président 04 Faits saillants de 2010 08 Pleins feux sur 2011 13 Gouvernance 13 Glossaire
14 Déclaration de responsabilité de la direction 15 Rapport Du Vérificateur 17 Bilan 18 État des résultats 19 État des flux de trésorerie
20 Notes accompagnant les états financiers 27 Répertoire 27 Déclarations prospectives

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

le 14 mars 2011

L'HONORABLE CHUCK STRAHL
MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE
PLACE DE VILLE, TOUR C, 29E ÉTAGE
OTTAWA ON K1A 0N5

L'HONORABLE ROBERT MERRIFIELD
29E ÉTAGE
330, RUE SPARKS
OTTAWA ON K1A 0N5

Messieurs les ministres,

Le Rapport annuel 2010 de Ridley Terminals Inc. (RTI) est joint aux présentes et il incombe au Conseil d'administration de le présenter. Nous espérons le tout conforme.

RTI demeure en transition. Le permis social octroyé à RTI par les communautés avoisinantes est un précieux privilège qui nous permet d'entreprendre des changements et d'augmenter la capacité de notre terminal en vue de répondre aux besoins de la clientèle.

Nous continuons de concentrer notre attention sur l'exécution du mandat que vous nous avez confié, c'est-à-dire l'exploitation de RTI de façon commerciale. Quatre principes directeurs témoignent de la manière dont nous nous acquittons de ce mandat, à savoir :

- 1 Obtenir des prix du marché pour les services.
- 2 Demander des volumes minimaux garantis dans les contrats.
- 3 Privilégier les contrats à long terme de cinq ans et plus.
- 4 Diversifier les produits manutentionnés, leur provenance géographique et le nombre de contrats.

Notre réussite en ce qui a trait au mandat qui nous est confié se mesure par le fait qu'en 2005, le bénéfice net négatif de RTI de 300 000 \$ résultait de deux contrats sans minimum garanti, desservant deux régions géographiques. En revanche, à la fin de l'exercice 2010, RTI avait 11 contrats et manutentionnait cinq produits de huit régions différentes.

RTI est une importante composante d'Initiative de la Porte et du Corridor de L'Asie-Pacifique. Notre entreprise tirera profit de la mise en application réussie de la Déclaration sur la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre et elle appuiera entièrement ces deux aspects. L'origine nationale n'est pas et ne sera pas un critère pour l'accès aux services.

L'exploitation d'une façon commerciale a abouti à la création de 52 nouveaux emplois à RTI et elle a permis la création d'autres emplois entre notre terminal et l'endroit d'où proviennent les produits que nous manutentionnons. La plupart de ces nouveaux emplois se situent dans le nord du Canada, en région rurale.

Les travailleurs de RTI sont chevronnés, dévoués, productifs et engagés au succès de notre entreprise,

bien qu'elle soit en période de transition composée de retraites et de croissance. Depuis le 1er février 2011, tous les nouveaux employés participent à un régime de retraite à cotisation déterminée qui offre la souplesse nécessaire à une main-d'œuvre moderne.

M. George Dorsey, président-directeur général de RTI, dirige une équipe de gestion contractuelle ayant dépassé les attentes du Conseil d'administration, qui lui est reconnaissant d'un tel niveau de rendement.

Le Conseil a préparé en 2010 un manuel de gouvernance actualisé pour RTI. Vos administrateurs travaillent diligemment, apportent beaucoup et ont une grande responsabilité. Leur rémunération pour leur participation démontre qu'il existe un déséquilibre par rapport à la valeur qu'ils représentent. Au cours des quatre années à venir, les membres du Conseil seront responsables d'un plan d'investissement de plus de 180 millions de dollars en vue d'accroître la capacité de RTI. Il faudrait régler le déséquilibre entre les responsabilités des administrateurs et leur rémunération afin que RTI puisse se fier à l'ensemble des compétences dont elle a besoin.

Je tiens à remercier les administrateurs de leur service public et de leur précieuse contribution durant cette année à la fois difficile et enrichissante pour RTI.

En 2010, les membres du Conseil ont aidé à un groupe d'organismes gouvernementaux à effectuer l'examen des immobilisations de RTI, comme il doit être fait de manière périodique.

Notre Conseil d'administration a le plaisir d'annoncer que le bénéfice net d'exploitation de Ridley Terminals Inc. se chiffre à 31 764 000 \$ et que son encaisse s'élève à 16 900 000 \$ pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2010.

Je vous prie d'agréer, Messieurs les ministres, l'expression de mes sentiments distingués.



Le président du Conseil par intérim,
de Ridley Terminals Inc.,
Bud Smith, c.r.
p.j.



« C'est un grand honneur pour Ridley Terminals Inc. (RTI) d'annoncer que 2010 représente sa meilleure année à ce jour avec un débit surpassant de 20 pour cent le record précédent.

La direction est très heureuse d'avoir franchi ce jalon de la vie commerciale de l'installation et le terminal est fin prêt à pousser cette réussite encore plus loin dans les années à venir.

Ce progrès cadre avec le mandat que nous a confié le gouvernement du Canada. »

LETTRE DU PRÉSIDENT

le 25 mars 2011

Notre viabilité actuelle nous permettra d'offrir des emplois gratifiants et bien rémunérés pour les cinquante années à venir et d'en aider d'autres à en faire autant. En tant qu'intendants de cette entreprise, notre objectif initial, qui visait à préserver nos effectifs actuels et à en accroître le nombre d'environ 50 pour cent, sera dépassé d'ici le milieu de 2011. Cette croissance a eu lieu pendant des années difficiles, mais dans un climat harmonieux avec notre personnel, ce qui répond clairement à notre engagement envers la communauté de Prince Rupert.

Notre entreprise a connu une amélioration spectaculaire du rendement pour son actionnaire et elle a établi une valeur à long terme au sein de RTI. Le résultat a largement dépassé les attentes initiales de l'actionnaire.

Notre bail à long terme avec l'Administration portuaire de Prince Rupert et notre partenariat consolidé avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada nous permettent de procéder à la modernisation et à l'agrandissement de nos biens matériels afin de réagir à l'augmentation des volumes manutentionnés, ce qui générera une hausse des revenus, en vertu des modalités de notre entente.

Maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement, RTI pourra désormais augmenter sa capacité et accueillir la croissance de l'industrie minière d'Amérique du Nord. Ce projet prend forme alors que les revenus miniers sont en hausse, et nous croyons que l'amélioration des sources de revenus de RTI apportera à notre clientèle aussi un meilleur rendement coûts/avantages.

Je tiens à remercier sincèrement les employés de RTI qui ont travaillé de manière admirable et, qui plus est, de façon sécuritaire, durant cette période où nous avons manutentionné des volumes sans précédent. Je souhaite également remercier le Conseil d'administration de RTI dont le sens aigu de l'intendance a permis au terminal de connaître ce succès actuel qui, souhaitons-le, se poursuivra à l'avenir.



Le président,
George W. Dorsey



Faits saillants de 2010

Exploitation

Au cours des dernières années, la direction a amélioré l'efficacité et la fiabilité des opérations, tout en augmentant la viabilité commerciale du Terminal, et ce, avec la surveillance stratégique du Conseil de RTI. Ces efforts ont abouti à une année solide pour RTI, dont témoigne sa position financière grandement améliorée. La période actuelle en est une où RTI s'établit en tant que véritable chef de file pour le mouvement des marchandises en vrac. Au cours des années à venir, la Compagnie prévoit utiliser pleinement son empreinte et faire fond sur le mouvement des produits existant, tout en diversifiant ses activités dans de nouveaux domaines de chargement de vrac.

Les résultats contenus dans ce rapport ont été obtenus grâce à un travail d'équipe. La direction est reconnaissante aux employés de RTI de leurs efforts, surtout en cette période de volumes accrus à manutentionner, et d'avoir sur porter une attention soutenue à la sécurité.

Figure 1 : Rendement financier de RTI en 2010

(en milliers de SCAD)	2010	2009	Écart (\$)	Écart (%)
Total des produits	61,561	25,047	36,514	146%
Total des dépenses d'exploitation	29,797	21,044	8,753	42%
Bénéfice net d'exploitation ⁽¹⁾	31,764	4,003	27,761	694%

(1) Exclut les postes d'amortissement et de dépréciation des actifs

Comme l'indique la Figure 1, RTI a enregistré un bénéfice net d'exploitation de 31,8 millions \$ pour la période visée, une amélioration de 27,8 millions \$ par rapport à 2009. Cette grande amélioration des résultats d'exploitation est une combinaison d'un modèle commercial amélioré, engendré par des volumes de débit accrus et une main-d'œuvre dévouée. Les expéditions au Terminal ont atteint un sommet sans précédent de 8,4 millions de tonnes métriques, une progression de 20 % par rapport au record précédent de 6,9 millions de tonnes métriques. La remontée des volumes a commencé au troisième trimestre de 2009 et s'est poursuivie en 2010 et 1,1 million de tonnes métriques ont été expédiées par le Terminal durant le mois de décembre seulement.

Revenus

Revenus de terminal

Les revenus de terminal ont atteint 54,4 millions \$ en 2010, une hausse de 137 % sur 2009. L'amélioration est liée aux 4,2 millions de tonnes supplémentaires expédiées par rapport à 2009, une hausse d'environ 100 %, ainsi qu'aux meilleurs taux de services contractuels. En 2010, les revenus moyens du terminal par tonne (expédiée) ont progressé de 19 % à 6,50 \$ comparativement à 5,47 \$ en 2009. Les taux contractuels négociés pour le terminal varient selon le client et selon divers facteurs comme la durée du contrat et les volumes annuels minimaux garantis. En 2010, RTI a ajouté Teck Coal à ses clients de terminal et elle a renouvelé les modalités d'un contrat avec Peace River Coal et Husky Oil. Le plus important client du terminal en termes de débit, la Western Coal Corporation, a aussi commencé la mise en valeur de sa mine de Willow Creek en 2010.

Figure 2: Revenues by source in 2010

(en milliers de \$CAD)	2010	2009	Écart (\$)	Écart (%)
Produits du terminal	54,388	22,904	31,484	137%
Autres revenus (Note 5)	7,117	2,136	4,981	233%
Produits financiers	56	7	49	700%
Total des produits	61,561	25,047	36,514	146%

Les revenus des produits charbonniers ont représenté 83 % de l'ensemble des revenus du Terminal, les produits pétroliers représentant 14 % et les granules de bois 3 %. Au total, 130 navires ont chargé des produits à RTI en 2010, comparé à 80 navires en 2009, soit une hausse de 63 %. Soulignons que le Terminal a connu une hausse importante du nombre de navires de fort tonnage y ayant pris des chargements en 2010.

Autres revenus

Les autres revenus de 7,1 millions \$ représentaient 12 % du total des revenus pour 2010, une hausse de près de 5 millions \$ par rapport à 2009. Les autres revenus se composent des droits de lignes et de mouillage, des primes de célérité, des droits d'entreposage, de l'élimination de matières recyclées et de droits pour services divers.

Les droits de lignes et de mouillage sont évalués pour chaque navire qui accoste au quai. Les revenus des lignes sont générés en fonction de redevances fixes par navire, alors que les revenus de mouillage varient selon la taille du navire et la période passée à quai. RTI gagne des primes de célérité lorsque le temps nécessaire au chargement d'un navire est inférieur au délai de staries accordé. Si le temps de chargement dépasse les staries accordées, la Compagnie verse alors une indemnité de surestaries (poste de dépenses). Les droits d'entreposage reposent sur des modalités individuelles établies dans chaque contrat avec les clients et ils sont liés à la capacité d'entreposage additionnelle demandée. De plus, RTI reçoit des revenus de l'élimination de matières recyclées ramassées sous les courroies du chantier et durant les activités de gestion d'entreposage.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 29,8 millions \$ en 2010, une hausse de 8,8 millions \$ ou 42 % comparativement à la période visée par le rapport précédent. Cette augmentation peut sembler importante, toutefois, comme on l'a mentionné plus tôt, les volumes manutentionnés ont doublé au cours des 12 derniers mois. Certaines dépenses du Terminal sont de nature variable et elles augmentent et diminuent en fonction des volumes de produits manutentionnés. Cependant, RTI dispose d'une structure de coûts fixes relativement élevée, répartie entre les niveaux minimaux de dotation pour exploiter l'installation tous les jours, 24 heures sur 24, un équipement élaboré et des programmes d'entretien des structures.

Le tableau et le graphique suivants contiennent les principales composantes des dépenses de RTI.

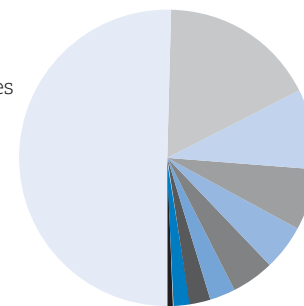
Figure 3 : Dépenses d'exploitation en 2010 c. 2009

(en milliers de \$CAD)	2010	2009	Écart (\$)	Écart (%)
Salaires, traitements et avantages	15,021	11,210	3,811	34%
Loyer	5,087	2,061	3,026	147%
Services contractuels et professionnels	2,609	2,072	537	26%
Exploitation et maintenance du matériel	1,991	1,938	53	3%
Services publics	1,474	975	499	51%
Services de gestio	1,386	1,035	351	34%
Taxes municipales	830	812	18	2%
Services et fournitures de bureau	684	440	244	55%
Assurance	535	501	34	7%
Surestarie	180	-	180	100%
Total des dépenses d'exploitation ⁽²⁾	29,797	21,044	8,753	42%

(2) Exclut les postes d'amortissement et de dépréciation des actifs

Figure 4 : Ventilation des dépenses d'exploitation - 2010

50.41%	Salaires, traitements et avantages
17.07%	Loyer
8.76%	Services contractuels et professionnels
6.68%	Exploitation et maintenance du matériel
4.95%	Services publics
4.65%	Services de gestio
2.79%	Taxes municipales
2.30%	Services et fournitures de bureau
1.80%	Assurance
0.60%	Surestarie



Salaires, traitements et avantages

Les salaires, traitements et avantages conjugués représentent le principal poste de dépenses de la Compagnie, soit 50 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'exploitation en 2010. Comparativement à la période visée par le rapport précédent, RTI a connu une augmentation de 3,8 millions \$ ou 34 % durant la période. Les niveaux de dotation ont été augmentés de 10 % durant l'année et il a fallu des heures supplémentaires pour manutentionner les volumes accrus. Des mesures ont été prises pour réduire les heures supplémentaires en augmentant les niveaux de dotation en 2011. Soulignons également qu'il y a eu une période temporaire au milieu de 2009, où le Terminal a diminué les heures d'exploitation en raison de la baisse des volumes de débit, en vue de réduire ses dépenses. Durant la période visée par ce plan, le Terminal fonctionnait tous les jours, 24 heures sur 24.

RTI a un programme complet d'assurance-maladie comprenant : l'assurance-vie, l'assurance invalidité de longue durée (ILD), des prestations d'assurance-maladie complémentaire et l'assurance soins dentaires. Les prestations d'assurance-vie et d'assurance ILD sont déterminées selon le salaire ou le traitement de chaque employé. Elles varient aussi selon la moyenne d'âge des effectifs et, dans une moindre mesure, selon le bilan des réclamations faites à la Compagnie. La moyenne d'âge des employés de RTI n'a pas changé entre 2009 et 2010, même si de nouveaux employés se sont joints à l'équipe. De plus, très peu d'employés ont quitté les rangs en 2010, ce qui a neutralisé le nombre des nouveaux arrivés.

La convention collective de la Compagnie prévoit des augmentations salariales fondées sur l'augmentation de l'Indice des prix à la consommation (IPC) pour Vancouver.

– Avantages prévus par la loi

Les avantages prévus par la loi comprennent la portion de la Compagnie au Régime de pensions du Canada (RPC) et les primes d'Assurance-emploi (AE), ainsi que les primes versées à la Commission des accidents du travail (CAT). Les primes du RPC et de l'AE sont fondées sur les taux fixés par l'Agence du revenu du Canada. Les taux de la CAT sont établis en fonction de toute l'industrie et ils ont diminué au cours des dernières années, même si il y a eu une augmentation effective des taux dans l'industrie en 2010. Toutefois, la fiche de sécurité de la Compagnie a une incidence sur le taux global de la CAT et l'excellente fiche de sécurité de RTI a fait en sorte qu'un redressement à la hausse mineur a été apporté en 2010, et il s'est chiffré à 0,86 p. 100 par rapport à 0,83 p. 100 en 2009.

– Prime de rendement

Comme mesure incitative, RTI verse une prime de rendement à chaque employé. Collectivement, les bonis équivalent à la moitié des revenus nets des primes de célérité gagnées par la Compagnie. La prime de rendement permet d'encourager le personnel à charger les navires rapidement et efficacement. En 2010, les primes se sont chiffrées à 697 455 \$, une hausse de 105 p. 100 par rapport à 2009. Cette augmentation est attribuable à la hausse des taux de surestaries/célérité, et au plus grand nombre de navires manutentionnés en 2010.

– Autres

Plusieurs autres frais sont compris dans la catégorie des salaires, traitements et avantages, dont les coûts du recrutement et de la réinstallation des nouveaux employés, les frais de formation, le programme d'incitation au rendement pour les gestionnaires et les allocations pour les outils et la condition physique.

Loyer de l'emplacement

Un loyer par tonne est versé à l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). Le bail initial de 25 ans a été prolongé de 30 ans, expirant le 31 mars 2039, avec une option de reconduction de 20 ans. L'entente renouvelée inclut une augmentation de la tarification, l'introduction d'un barème de droits variables par paliers, ainsi que

l'établissement d'une garantie de loyer annuel minimum. Le loyer total est passé de 2,1 millions \$ en 2009 à 5,1 millions \$ en 2010, une augmentation de 147 p. 100.

Services contractuels et professionnels

Les services fournis par des tiers ont augmenté de 26 p. 100 entre 2009 et 2010, passant de 2,1 millions \$ à 2,6 millions \$, les principales composantes étant les services de consultation, contractuels et juridiques. RTI a retenu les services d'une firme d'ingénierie qui a étudié les immobilisations du Terminal en vue d'améliorer et d'augmenter sa capacité de manutention des produits. Les services de tiers ont été requis pour plusieurs projets de diversification potentielle des produits, et des frais juridiques ont été engagés pour la négociation des ententes de service avec les clients, nouvelles ou renouvelées.

Exploitation et maintenance du matériel

Les frais d'exploitation et de maintenance du matériel n'ont pratiquement pas changé en 2010, si ce n'est d'une légère augmentation de 3 %, et ils se sont chiffrés à 2,0 millions \$. Il y a eu une augmentation des coûts pour l'entretien des véhicules et de l'équipement lourd mobile du Terminal. On a déterminé qu'il fallait remplacer en priorité les véhicules d'exploitation et l'équipement lourd, ce qui a été entrepris en commençant par l'achat d'un nouveau bulldozer D9T en 2010. Un deuxième bulldozer a été livré au début de 2011 et un troisième a été commandé.

Services publics

Les plus importants frais de service publics de la Compagnie se composent de frais d'électricité, de gaz naturel et, dans une moindre mesure, de services d'élimination. Ces frais ont atteint 1,5 million \$ en 2010 comparativement à 1,0 million \$ en 2009. Cette augmentation est directement liée à l'accroissement des volumes manutentionnés en 2010.

Services de gestion

RTI retient les services d'Edgewood Holdings LLC pour gérer le terminal. Il y a eu une hausse des dépenses en services de gestion durant la période de référence, comparativement à 2009. Cette hausse est liée aux frais de déplacements et d'accueil supplémentaires pour l'expansion commerciale et pour les incitatifs au rendement en vue de l'amélioration globale des résultats d'exploitation du Terminal.

Bureau

Les dépenses de bureau comprennent de nombreuses composantes dont les fournitures de bureau, les cotisations à des associations ainsi que les acquisitions d'articles de TI ne paraissant pas à l'inventaire des immobilisations. Dans l'ensemble, ces dépenses ont augmenté de 55 p. 100 en 2010 par rapport à 2009. Les principales dépenses engagées en 2010 avaient trait à des initiatives attendues depuis longtemps pour l'achat de matériel de bureau, la réparation de bâtiments et le remplacement de matériel informatique et logiciels.

Assurance

Ridley Terminals Inc. souscrit une assurance tous risques et biens. La Compagnie se fie aux conseils de son courtier, Aon Reed Stenhouse, en matière de protection et de

choix de compagnies d'assurance pour obtenir les polices requises. Les frais d'assurance ont augmenté, passant de 0,50 million \$ en 2009 à 0,54 million \$ en 2009.

Surestaries

Comme nous l'avons expliqué ci-haut, Ridley Terminals Inc. gagne des revenus (primes de célérité) lorsque le temps nécessaire au chargement d'un navire est inférieur au délai de staries accordé. Vice-versa lorsque le temps de chargement dépasse les staries accordées : la Compagnie verse alors une indemnité de surestaries au navire. En 2009, elle a eu des surestaries de 180 000 \$, par rapport à zéro en 2009. Seuls quelques navires ont eu des staries négatives (ou surestaries); toutefois, ladite surcharge à payer est deux fois plus élevée que le taux de la prime de célérité. La possibilité de surestaries devient plus probable à mesure qu'augmentent les volumes à manutentionner. RTI a accueilli 130 navires en 2010 comparativement à 80 en 2009.

Clientèle

Les volumes ont atteint des records au Terminal, ce qui accroît nécessairement les attentes de la clientèle, et RTI estime avoir répondu à ces attentes grâce à son solide partenariat avec ses clients, à des lignes de communication améliorées, au partage des données et à la rationalisation de la production de rapports. La clientèle de RTI appuie les initiatives de la Compagnie qui consistent en des modalités commerciales améliorées et en des volumes minimaux garantis, ce qui permet à RTI de réinvestir dans le Terminal et procure des avantages réciproques à long terme.

Voici une mise à jour pour 2010 en ce qui concerne la clientèle :

- Accroissement de la production à la mine actuelle de la Western Coal Corp. en C.-B. et mise à en valeur de sa mine de Willow Creek au milieu de l'année.
- Renouvellement de nos relations à long terme avec Husky Oil et Peace River Coal.
- Volumes accrus reçus de Coal Valley Resources.
- Établissement d'une nouvelle relation avec Teck Coal.
- Signature d'une entente de service avec Mitsubishi Corpo. qui commercialisera le coke de pétrole du Nord de l'Alberta en 2011.

Les gens

En 2010, RTI et la section locale 523 de l'ILWU ont commencé leur deuxième année d'une convention collective de sept ans. Les deux parties ont établi un milieu de travail où les non-gestionnaires travaillent avec les gestionnaires en vue d'améliorer sans cesse le rendement et l'efficacité des opérations. Les employés du Terminal ont manutentionné des volumes record en 2010, tout en accordant la plus haute importance à la sécurité. Nous les félicitons, car, pour une 27^e année d'affilée ils ont entretenu et exploité le Terminal pratiquement sans interruption des niveaux de services.

Collectivité

Ridley Terminals et la Coast Tsimshian s'efforcent toutes deux depuis quelques années d'établir de solides relations et cela a été avantageux pour les deux parties, dont le but commun est de renforcer la santé globale de la grande collectivité de Prince Rupert. Diverses initiatives d'appui à l'éducation, aux sports et aux arts ont été lancées depuis quelques années et d'autres suivront. Un Comité mixte de travail se réunit régulièrement afin de surveiller les progrès des questions et possibilités communes et de faciliter l'échange d'idées entre les parties.

En 2010, RTI a parrainé une journée communautaire au Prince Rupert Civic Center et au centre des loisirs de la communauté de Port Simpson, et elle a assuré le transport des membres de la communauté de Metlakatla afin qu'ils participent aux activités du Prince Rupert Civic Center. Cette journée a permis à RTI de remercier la communauté de son appui envers le Terminal au fil des années.

Ressources

Au milieu de 2010, RTI a acheté un nouveau bulldozer D9T, qui a remplacé un des deux bulldozers vieillissants, ce qui constitue une amélioration importante au chapitre de son aptitude à transporter du charbon et de la fiabilité. L'achat de ce bulldozer marque le début d'un plan de plusieurs millions de dollars en vue de remplacer tout l'équipement lourd mobile de RTI au cours des deux prochaines années, tout en ajoutant des pièces supplémentaires pour pouvoir manutentionner les volumes accrus. Une des deux nouvelles cabines de chargeur de navires a été livrée, ce qui améliore la visibilité des conditions de travail. D'importants efforts sont déployés pour améliorer l'utilisation de l'empreinte de RTI. Des ressources ont été consacrées à d'autres études sur la diversification des produits à RTI afin que dans un proche avenir, le Terminal puisse accroître sa capacité de manutention des produits. On songe aussi à accroître les activités liées aux granules de bois au Terminal, car il y a un intérêt croissant dans la région pour la production et l'exportation de ce produit.

Environnement

RTI est certifiée conforme à la norme ISO 14001 en vue de respecter l'environnement. RTI a fait l'objet d'une vérification ISO externe en juillet 2008, qu'elle a réussie, et elle a obtenu le renouvellement de sa certification à la norme 14001 pour une autre période de trois ans. En 2010, RTI a procédé à une vérification réussie de la surveillance sur 24 mois.

Santé et sécurité

Le système de santé et de sécurité de RTI est certifié conforme à la norme OHSAS 18001. En juillet 2008, la certification de RTI a été renouvelée pour une autre période de trois ans. RTI a eu une excellente performance en matière de sécurité en 2010, avec seulement quatre incidents enregistrés et aucun accident entraînant une perte de temps. En 2010, RTI a procédé à une vérification réussie de la surveillance sur 24 mois.



Pleins feux sur 2011

Exploitation

RTI entreprend l'année 2011 différemment de toute autre année de l'histoire du terminal; en effet, la base élargie de la clientèle fait que l'on s'attend à une capacité accrue du débit. Les conditions commerciales se sont améliorées et ont permis au Terminal de financer la modernisation et d'améliorer l'utilisation des immobilisations. Le débit du Terminal pour la période devrait atteindre la capacité actuelle de conception, soit 12 millions de tonnes. La clientèle de RTI prévoit augmenter la production aux installations actuelles et on prévoit aussi ajouter des installations dans un avenir prochain. Au Canada seulement, on prévoit produire environ 12 millions de tonnes de nouveau charbon d'ici deux à trois ans. La demande de produits transitant par le Terminal est forte et des entreprises ont manifesté leur intérêt à conclure de nouvelles ententes de services, ce qui témoigne d'une croissance soutenue.

Nos objectifs en 2011 consistent notamment en ce qui suit :

- Poursuivre l'exploitation de manière sécuritaire et améliorer la fiche de sécurité de RTI déjà excellente.
- Améliorer la valeur pour la Couronne en renouvelant et en modernisant l'installation.
- Fournir un excellent service à nos clients en accordant plus d'importance à l'efficacité opérationnelle.
- Accroître la capacité en vue d'accueillir les demandes de volumes actuelles et futures, par le biais d'initiatives autofinancées et d'emprunt, et en améliorant les contrats à long terme avec les clients, contrats qui prévoient des garanties de volumes minimaux.
- Maintenir un modèle commercial durable et rentable qui garantit des emplois et contribue à la croissance économique des collectivités du Canada tributaires de RTI, qui comprend les clients actuels et potentiels.

Clientèle

De nouveaux clients sont venus s'ajouter en 2010 et en 2011 et le Terminal reçoit maintenant des produits du sud de la C.-B et des États-Unis. La combinaison de nouveaux clients et de production accrue des précieux clients habituels de RTI lui a donné des fondations stables en vue d'accroître sa capacité et d'améliorer l'efficacité du débit. Le plus important client du Terminal, Western Coal Corp., a beaucoup augmenté sa production en 2010 et plusieurs initiatives sont en cours en vue d'accroître davantage la production. Peace River Coal a terminé la réfection de sa mine Trend et prévoit aussi ouvrir une deuxième mine à court terme. Les expéditions de Coal Valley Resources ont augmenté considérablement en 2010 à RTI et la compagnie demeurera un précieux client pour RTI. Teck Coal, le plus important producteur de charbon au Canada, qui compte six mines en Alberta et au sud-est de la C.-B., est venue s'ajouter en 2010 et fait que l'on prévoit rouvrir la mine Quintette près de Tumble Ridge au début de 2012. Suncor Energy et Husky Oil transportent leur coke de pétrole en passant par RTI et Mitsubishi Corp. commencera les expéditions de coke de pétrole de la région des sables bitumineux du Canada en 2011. Houston Pellets Limited Partnership prévoit accroître sa production de granules de bois considérablement afin de répondre à une demande croissante pour son produit en Asie et en Europe.

À compter de 2011, le Terminal recevra du charbon de clients des États-Unis. Leur volume de débit conjugué à celui de nos producteurs canadiens aidera le Terminal à atteindre un objectif qui mûrissait depuis 28 ans : doubler la capacité de l'installation en la faisant passer de 12 millions de tonnes par année à 24 millions de tonnes par année.

Au cours des dernières années, RTI a mis l'accent sur l'accroissement des recettes afin de générer suffisamment de fonds, d'offrir une valeur à la population canadienne et de gérer les besoins de l'installation pour lui permettre de servir la clientèle de manière efficace. Il faudra aussi agrandir l'installation afin de répondre aux attentes à court et à long terme des exportateurs de vrac nord-américains.

Nous estimons que les ententes que nous venons de négocier ont eu une issue positive pour toutes les parties, bien que les demandes de modalités commerciales améliorées reçoivent rarement l'appui des contreparties.

Les gens

Ridley a continué d'augmenter le nombre de ses employés, qui est passé de 77 en 2007 à près de 110 employés d'ici la fin du premier trimestre de 2010. RTI prévoit accroître ses effectifs à mesure que les volumes augmentent et que le Terminal s'agrandit.

La Compagnie améliorera et élargira ses programmes de formation en 2011, fournissant une meilleure connaissance pratique et une sensibilisation en ce qui a trait aux nombreux aspects de l'environnement interne et externe du Terminal.

Ressources

La Compagnie prévoit améliorer l'installation et son équipement en vue d'augmenter les activités et l'utilisation des immobilisations. Des projets sont en cours afin de permettre à RTI de manutentionner 24 millions de tonnes métriques par année dès 2013. Il faut pour cela un investissement en capital important au cours de la période de référence, et ce, en combinant des initiatives d'autofinancement et d'emprunt externe. Ce dernier élément nécessitera l'approbation du gouvernement du Canada, qui a été accordée à ce jour en fonction de la position financière grandement améliorée et de l'existence de garanties de volumes minimaux prévues dans la plupart des contrats de service de terminal de RTI.

RTI prévoit terminer la modernisation de l'installation du culbuteur d'ici la fin de 2011, afin qu'il puisse manutentionner efficacement les wagons d'acier et d'aluminium. Durant la période de référence, on prévoit améliorer la capacité du parc et l'aptitude à décharger simultanément les wagons et à charger les navires à un rythme rapide. Deux bulldozers ont été achetés et le Terminal disposera alors de trois nouveaux bulldozers sur place, en remplacement des deux véhicules désuets et des bulldozers qui exigent beaucoup d'entretien. RTI débutera aussi un programme pluriannuel complet d'entretien structural et de peinture spécialisée. À plus petite échelle, la Compagnie prévoit remplacer des véhicules désuets et exigeant beaucoup d'entretien et améliorer l'inventaire des pièces de rechange essentielles.

Rentabilité

Outre les augmentations des taux de services, la direction a pu négocier des engagements de volumes minimaux dans chaque contrat signé depuis les deux dernières années et demie. Cela procure un flux de rentrées plus stable et prévisible, tout en atténuant partiellement le risque de fluctuations à court terme de la demande du marché.

Les recettes sont fondées sur sept compagnies pétrolières, trois clients de coke de pétrole et un client de granules de bois. Soulignons que les engagements de volume minimum de clients de RTI en 2011 représenteront un bon pourcentage de la capacité générale du Terminal, procurant ainsi une plate-forme pour l'agrandissement futur de l'installation. RTI s'efforce d'apporter des améliorations dans les nombreux domaines qui rehaussent la rentabilité, tout en accordant la priorité à la sécurité. Voici certaines des mesures prises par la Compagnie :

- amélioration des économies d'exploitation
- amélioration du rendement du service
- création d'une valeur pour le client
- accroissement de la capacité de manutention des produits.

Ridley continuera de se concentrer sur toutes les possibilités afin de maximiser l'utilisation efficace et efficace des immobilisations, de promouvoir la croissance des volumes du terminal, et ce, dans le but de renforcer l'équipe et le milieu de travail de Ridley.

Normes internationales d'information financière

La présentation de l'information financière en vertu des IFRS entre en vigueur le 1er janvier 2011 et exige une année de données comparatives (2010). RTI a entrepris un plan de transition de quatre ans qui comprend la portée, une discussion et analyse, des politiques et la mise en œuvre. RTI a retenu les services de KPMG pour ce processus.

Principaux éléments :

NCI 16 (IC)

Mesure

Une entité choisira soit le modèle de coûts ou le modèle de réévaluation comme politique de comptabilité et appliquera cette politique à une catégorie entière d'IC.

La direction a choisi d'appliquer le modèle de coûts. Les IC seront comptabilisées au coût moins tout amortissement cumulé et toutes pertes de valeur cumulées. Aucune incidence au moment de la transition.

NCI 17 (Baux)

Location de l'emplacement

En ce qui concerne l'accord de l'installation du terminal de RTI conclu avec l'APPR, cette dernière et RTI ont signé une entente qui permet à RTI d'utiliser les immobilisations de l'APPR (le terrain) moyennant un prix convenu et une période déterminée.

Cela correspond à la définition d'un bail d'exploitation en vertu des IFRS.

NCI 18 (Recettes)

Recettes du Terminal

La pratique de RTI consiste à comptabiliser les recettes du terminal à deux points, la moitié à l'arrivée du produit et la moitié au déchargement du produit.

Des contrats signés appuient cette pratique qui est conforme au règlement des IFRS.

NCI 19 (Avantages sociaux)

Retraites

Gains et pertes actuariels. RTI comptabilise les gains et les pertes du régime de retraite défini dans le bénéfice net, en utilisant la méthode du couloir durant la durée moyenne estimative du service des employés actifs. RTI a choisi de comptabiliser les gains et les pertes actuariels (NCI 19.93), et ensuite toute différence par rapport aux PCGR antérieurs sera comptabilisée dans les bénéfices non répartis à la date de la transition.

Comme l'explique la partie portant sur l'état financier de ce rapport annuel, RTI ne possède pas de complexité financière à l'heure actuelle, ce qui élimine par conséquent certaines inquiétudes particulières en vertu du processus de conversion aux IFRS.

Note : les normes de comptabilité IFRS continuent d'évoluer et des révisions futures pourraient influencer sur l'identification de nouvelles répercussions sur l'état financier, non soulignées auparavant. Les évaluations qui précèdent se fondent sur les opinions de la direction.

Collectivité

RTI jouit d'une relation solide avec les collectivités environnantes et elle a l'intention de consolider cette relation en participant davantage aux initiatives et activités de bienfaisance locales.

La Compagnie est consciente qu'elle doit offrir un appui plus important dans la région, qu'il s'agisse d'emplois directs, de participation à des projets d'immobilisations ou à des initiatives de bienfaisance et d'éducation. Grâce aux initiatives d'utilisation des immobilisations et de l'emplacement, la Compagnie fera appel aux ressources de la communauté, que ce soit par le biais d'ententes conclues avec la communauté de la Première nation Coast Tsimshian et/ou avec des entreprises locales. Outre les possibilités d'affaires locales, RTI continuera de fournir des ressources pour les activités d'éducation et de loisirs de la région.

La signature, en 2009, d'un bail foncier de 30 ans avec l'Administration portuaire de Prince Rupert sous-entend que RTI doit agir comme bon intendant de la communauté environnante et de son milieu.

Santé et sécurité

Le maintien de normes rigoureuses en matière de santé et de sécurité a toujours constitué une valeur centrale à RTI. L'objectif commun à tous les employés du Terminal est de reconnaître, d'appliquer et de renforcer quotidiennement les mesures de sécurité. Le Terminal renouvellera ses certifications ISO en 2011 par le biais d'un processus complet de vérification externe.

Conjoncture

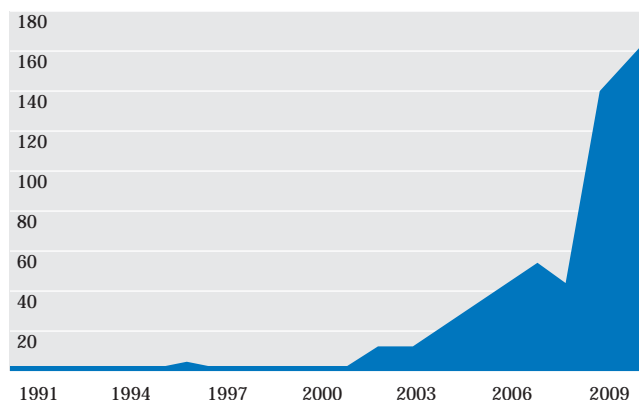
Lorsque RTI a été construite, il y a 28 ans, ses expéditions étaient uniquement destinées au Japon, alors qu'aujourd'hui elles comprennent la Chine, la Corée du Sud, l'Amérique du Sud et l'Europe. Le Japon demeure la principale destination des produits en partance de RTI, suivi de la Chine et de la Corée du Sud. Ces trois pays représentent 90 % des expéditions en 2010, comparativement à 82 % en 2009. Les expéditions vers la Chine ont beaucoup augmenté en 2010, et elles représentaient 25 % de toutes les expéditions, soit une hausse de près de 100 % par rapport à 2009. Plusieurs facteurs sont de bon augure pour RTI et ses clients quand on songe aux exportations vers l'Asie, à court et à long terme, à la croissance économique soutenue dans la région et aux importateurs qui doivent suppléer leur dépendance vis-à-vis du charbon de l'Australie en raison d'importantes interruptions d'approvisionnement causées par les graves inondations des trois dernières années. La

prévision de Standard and Poor de 2011 à l'effet qu'il y aura une croissance économique modérée à soutenue dans la plupart de la région vient appuyer les attentes de RTI concernant une croissance soutenue en Asie. On prévoit une croissance économique encore plus élevée en 2012.

Charbon

Le charbon est de loin la principale marchandise manutentionnée par le Terminal et il représentait 83 p. cent de l'ensemble des volumes en 2010. Les principales sous-composantes de RTI sont le charbon métallurgique, qui sert à la production d'acier, et le charbon thermique pour la production d'énergie. L'industrie sidérurgique japonaise a connue une croissance rapide au cours de la dernière année et 2010 devrait représenter une période d'exportation record.¹ La Chine est devenue un important importateur de charbon métallurgique et thermique; la figure 5 illustre cette récente hausse. Soulignons que la Chine a importé une quantité record mensuelle de 5,6 tonnes métriques de charbon métallurgique en janvier 2011; le sommet mensuel précédent avait été enregistré en décembre 2010.¹¹ « En ce qui a trait au coke métallurgique, les tendances d'établissement des prix commencent l'année de manière positive, car les inondations ont nui considérablement aux expéditions des principaux marchés australiens. Les prix de référence convenus en Asie devraient atteindre en moyenne 260-270 \$/mt en 2011.»¹¹¹ Cela représente une augmentation de 30 à 35 % par rapport aux prix au début de 2010 et de près de 100 % par rapport à 2009. Selon certaines estimations, la demande accrue de charbon métallurgique pourrait augmenter jusqu'à 66 % entre 2010 et 2020.

Figure 5 : volumes d'importation de la Chine (en milliers de tonnes)



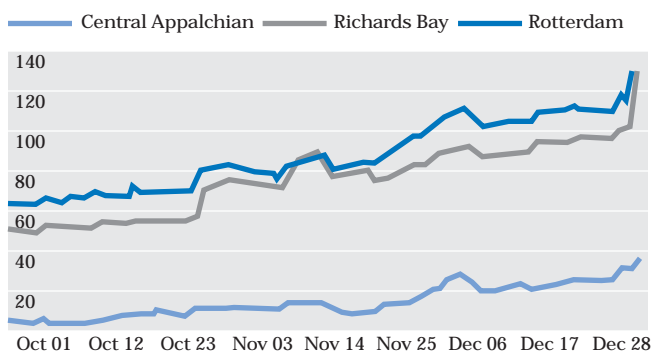
(Source : EIA; données actuelles de 2010 jusqu'en novembre, annualisées)

Le charbon thermique représente 40 % de l'ensemble de la production d'énergie mondiale totale et la demande devrait demeurer forte vu la croissance économique continue dans les régions comme l'Asie. « Le charbon thermique devrait fournir l'énergie de base différentielle nécessaire compte tenu du déploiement agressif des infrastructures en Asie, comme c'est le cas dans les marchés développés. »¹¹⁴ Les prix du charbon thermique ont augmenté considérablement au cours des dernières semaines, comme le démontre la figure 6, et on prévoit le maintien d'une base de prix stables.





Figure 6 : prix hebdomadaires du charbon thermique depuis octobre 2010 (\$ par tonne)



(Source : Capital IQ)

Coke de pétrole

Le coke de pétrole sert de matière de base dans les fours à coke de l'industrie sidérurgique. Comme nous l'avons déjà souligné, la production d'acier a augmenté, ce qui crée une demande accrue de ce produit. Toutefois, les volumes de RTI continueront d'augmenter si la production prend de l'essor, que la valeur marchande du coke de pétrole demeure supérieure à 90 \$ la tonne fob navire à RTI et que la logistique portuaire s'améliore. RTI a manutentionné

le coke de pétrole de trois installations en 2010, ce qui représentait 14% des expéditions du Terminal. À la fin de 2010, RTI a conclu un contrat avec un quatrième producteur dont les expéditions doivent commencer en 2011.

Granules de bois

RTI manutentionne des granules de bois depuis le milieu de 2007 et les volumes ont augmenté légèrement chaque année. Les granules de bois sont un carburant propre et pratique, neutre en CO₂, produit à partir de sciures et de copeaux de rabotage et comprimés sous haute pression sans colle ni autres additifs. La production de granules de bois est dictée par la disponibilité de fibre abordable en C.-B. (surtout par les dommages causés par les insectes) et par la demande de carburants d'énergie verte dans les pays engagés envers des initiatives vertes.

On prévoit aménager plusieurs installations de granules de bois dans la région logistique de RTI et agrandir la capacité d'entreposage de granules de bois du Terminal, ce qui fera de RTI une destination idéale pour les clients voulant expédier leurs produits.

Vrac liquide

RTI est propriétaire d'une installation de manutention du vrac liquide dont l'aménagement est presque terminé et qui comprend deux réservoirs de stockage de 20 000 tonnes métriques. RTI tente de trouver un partenaire compatible pour le transport de vrac liquide au Terminal. Cela diversifiera davantage la gamme de produits que la Compagnie manutentionne et augmentera par le fait même l'utilisation générale de l'installation.

Gouvernance

Les statuts constitutifs de RTI stipulent que les activités de RTI doivent être conformes aux exigences de la Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques (S.R.C. c. F-11). Le règlement prévoit que le Conseil d'administration soit formé de trois à sept membres et la tenue d'au moins quatre réunions du Conseil par année. Stuart Douglas Boland (Bud) Smith a été nommé président du Conseil de Ridley Terminals Inc. en juin 2009. Le Conseil a maintenu la nomination d'un Comité de vérification et il a également créé plusieurs nouveaux véhicules qui renforcent la gouvernance générale et permettent une surveillance et une imputabilité plus efficace. Il s'agit du Comité de direction et du Comité de la rémunération et de la pension.

RTI a conclu une entente de services de gestion avec Edgewood Holdings, dont le directeur général est George W. Dorsey. En vertu de cette entente, Edgewood appuie le Conseil dans sa gestion de la compagnie, en fournissant des services incluant les tâches habituelles de président et directeur de l'exploitation, directeur de l'expansion de l'entreprise, directeur de la gestion des risques et directeur des finances. Le choix des membres de l'équipe d'Edgewood et l'attribution des rôles en vue de fournir ces services sont à la discrétion d'Edgewood.

George Dorsey est un professionnel chevronné qui a joué divers rôles de gestionnaire cadre. On lui a confié la tâche d'augmenter la valeur de l'investissement du Canada dans le Terminal, de soutenir la communauté locale, de maintenir une norme élevée de comportement éthique et de fournir un service de qualité.

L'équipe de gestion est responsable des activités quotidiennes de RTI et travaille sous la gérance du Conseil.

On a continué d'accorder une attention particulière à l'évitement des pratiques non sécuritaires et un appui aux divers événements et organismes de bienfaisance communautaires et la collectivité de Ridley manifeste un soutien accru envers l'autonomie financière de l'État.

Glossaire

Charbon métallurgique : charbon bitumineux dont les composantes volatiles sont éliminées en le chauffant dans un four à une température pouvant atteindre 2 000 degrés Fahrenheit de sorte que le carbone fixe et les cendres résiduelles se fusionnent et forment du coke et que l'on brûle avec du charbon pulvérisé afin de fabriquer de l'acier

Coke de pétrole : le coke de pétrole est un solide charbonneux dérivé du processus de craquage des raffineries de pétrole. Le pétrole brut doit être raffiné afin de produire de l'essence et d'autres produits. Un résidu demeure de ce processus, que l'on peut raffiner davantage en procédant à sa cokéfaction à des températures élevées et sous une grande pression. Le produit qui en résulte s'appelle coke de pétrole, une substance dure, semblable au charbon thermique

Granulats de bois : produit mis en boulettes composé de fibres de bois compressé, sans additifs ou agglomérants.

ISO : Organisation internationale de normalisation : fédération mondiale regroupant plus d'une centaine d'organismes de normalisation dont le secrétariat central se trouve à Genève, en Suisse. Une norme ISO est une norme internationale publiée par l'ISO. L'ISO 9000, par exemple, est une norme généralement acceptée qui précise les exigences en matière de système de gestion de la qualité. Les normes de gestion environnementale

ISO 14000 existent afin de veiller à ce que les produits et les services aient le moins d'impact possible sur l'environnement.

OHSAS 18001 : spécification relative aux systèmes de gestion de la santé et de la sécurité

Prime de célérité : revenu gagné quand un navire est chargé ou déchargé plus rapidement que le délai stipulé (ou starie). Cette prime est l'opposé de la surestarie et elle s'élève en général à la moitié du taux de surestarie.

Starie : période accordée pour les activités de chargement et/ou de déchargement de marchandises; la starie peut s'exprimer en jours ou en quantité de tonnes de marchandises chargées/déchargées par jour.

Surestarie : l'affréteur d'un navire ne doit pas retenir un navire au-delà du délai stipulé ou de la période habituelle pour charger ou livrer la cargaison ou pour appareiller. Les jours qui excèdent les staries (c'est-à-dire les jours alloués pour charger ou décharger la cargaison) s'appellent jours de surestarie. Ce terme s'applique également au paiement de ce retard.

Déclaration de responsabilité de la direction

Les états financiers ci-joints de Ridley Terminals Inc. et toute l'information contenue dans le rapport annuel de la Compagnie sont la responsabilité de la direction et ils ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les états financiers sont imprécis, car ils comportent des chiffres qui exigent des estimations et qui font appel au jugement. La direction a déterminé ces montants de manière raisonnable. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel concorde avec celle qui se trouve dans les états financiers.

La direction a mis en place un système de contrôles comptables et administratifs internes pour obtenir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les actifs sont protégés.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a la responsabilité de garantir que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôles internes. Le Conseil exerce cette responsabilité par l'entremise du Comité de vérification qui est composé de trois personnes qui ne sont pas membres de la direction. Le Comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et avec les vérificateurs externes et internes pour examiner l'étendue et les résultats de la vérification annuelle et pour examiner les états financiers et les questions d'information financière connexes avant de soumettre les états financiers à l'approbation du Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été vérifiés de manière indépendante conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada par le vérificateur externe de la Compagnie, soit la vérificatrice générale du Canada. Son rapport est inclus avec les états financiers.



Le président du Conseil,
B. Smith

Le 25 mars 2011



Le président,
G. W. Dorsey

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Ridley Terminals Inc. au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, à l'exception de l'omission du dépôt d'un plan d'entreprise tel que mentionné dans le paragraphe qui suit, les opérations de Ridley Terminals Inc. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de Ridley Terminals Inc.

Ridley Terminals Inc. doit remettre annuellement un plan d'entreprise au ministre des Transports du Canada au plus tard huit semaines avant le début de chaque exercice, conformément à l'article 122 de *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ridley Terminals Inc. n'avait pas déposé son plan d'entreprise pour 2011-2015 en date du présent rapport de l'auditeur.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Terrance DeJong, CA
vérificateur général adjoint

Le 25 mars 2011
Vancouver, Canada

Bilan

As of December 31 (in thousands of Canadian dollars)

	2010	2009
	\$	\$
BILAN		
Actif		
Encaisse	16,900	4,450
Créances (Note 4)	13,274	3,557
Stocks	3,195	3,112
Matières recyclées du site (Note 5)	3,578	–
Charges payées d'avance (Note 6)	1,724	132
	<u>38,671</u>	<u>11,251</u>
Actifs à long terme		
Immobilisations corporelles (Note 7)	11,982	10,189
Actif au titre des prestations constituées (Note 8)	9,986	6,127
	<u>21,968</u>	<u>16,316</u>
	<u>60,639</u>	<u>27,567</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	4,270	2,665
	<u>4,270</u>	<u>2,665</u>
Passifs à long terme		
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (Note 10)	2,573	2,314
Apports du gouvernement reportés pour les immobilisations (Note 10)	166	191
	<u>2,739</u>	<u>2,505</u>
	<u>7,009</u>	<u>5,170</u>
CAPITAUX PROPRES		
Capital-actions (Note 11)	136,042	136,042
Surplus d'apport (Note 11)	64,000	64,000
Déficit accumulé	(146,412)	(177,645)
	<u>53,630</u>	<u>22,397</u>
	<u>60,639</u>	<u>27,567</u>

Engagements et éventualités (Notes 12, 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Approuvé au nom du Conseil



Chair



Director

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2010	2009
	\$	\$
Produits		
Produits du terminal	54,388	22,904
Autres revenus (Note 5)	7,117	2,136
Produits financiers	56	7
	<u>61,561</u>	<u>25,047</u>
Charges		
Salaires, traitements et avantages	15,021	11,210
Loyer (Note 12)	5,087	2,061
Services contractuels et professionnels	2,609	2,072
Exploitation et maintenance du matériel	1,991	1,938
Services publics	1,474	975
Services de gestion (Note 14)	1,386	1,035
Taxes municipales	830	812
Services et fournitures de bureau	684	440
Assurance	535	501
Amortissement et frais de restauration	417	393
Surestarie	180	-
Dépréciation de l'actif (Note 7)	139	3,116
	<u>30,353</u>	<u>24,553</u>
Bénéfice net avant la contribution gouvernementale	<u>31,208</u>	<u>494</u>
Apport du gouvernement (Note 10)	25	2,821
Bénéfice net et résultat étendu	<u>31,233</u>	<u>3,315</u>
Déficit accumulé au début de l'exercice	<u>(177,645)</u>	<u>(180,960)</u>
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(146,412)</u>	<u>(177,645)</u>

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2010	2009
	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Rentrées de fonds - clients	48,162	23,352
Intérêts reçus	44	12
Sorties de fonds - salariés	(13,480)	(11,743)
Cotisations de retraite (Note 8)	(4,844)	(2,691)
Sorties de fonds - fournisseurs	(10,337)	(7,911)
Sorties de fonds - loyer	(4,715)	(1,451)
Flux de trésorerie provenant des (utilisés pour les) activités d'exploitation	14,830	(432)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(2,420)	(204)
Produit de la disposition des immobilisations corporelles	40	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2,380)	(204)
Augmentation nette (diminution) de l'encaisse durant l'exercice	12,450	(636)
Encaisse au début de l'exercice	4,450	5,086
Encaisse à la fin de l'exercice	16,900	4,450

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Notes accompagnant les états financiers

le 31 décembre 2010 (les chiffres dans les tableaux sont en milliers de dollars)

1 - Lois Et Nature Des Activités

La Compagnie, constituée le 18 décembre 1981 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, exploite une installation de marchandises en vrac sur l'île Ridley à Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le 11 juin 1998, la Loi maritime du Canada a obtenu la sanction royale. Cette loi est entrée en vigueur le 1er novembre 2000. À cette même date, la Loi sur la Société canadienne des ports a été abrogée et la Société canadienne des ports a été dissoute. En vertu de la Loi maritime du Canada, Ridley Terminals Inc. est devenue une société d'État mère nommée dans la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. La Compagnie est une société d'État fédérale exemptée de l'impôt sur le revenu.

2 - Modifications Comptables À Venir

Les entités publiantes canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les Normes internationales d'information financière (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011, avec l'exigence supplémentaire d'une année de données comparatives.

La Compagnie a lancé un plan de transition à quatre étapes, comprenant la portée, un examen complet, une analyse des répercussions et la mise en œuvre. En 2010, un contrat a été attribué à une société d'experts-conseils tierce afin qu'elle assiste la Compagnie dans le processus. Ridley Terminals Inc. (RTI) en est actuellement à la quatrième et dernière étape (mise en œuvre) et procède à l'établissement d'un bilan transitoire dont la date d'entrée en vigueur est le 1er janvier 2010. Selon l'échéancier de RTI, la phase de mise en œuvre sera terminée au début de 2011.

3 - Principales Conventions Comptables

Les présents états financiers ont été préparés selon le principe de continuité d'exploitation, selon lequel la Compagnie poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses obligations dans le cours normal de ses activités. L'avenir de la Compagnie dépend principalement de la santé du segment du charbon d'exportation, ainsi que de l'utilisation et de l'entretien adéquats de l'équipement à forte densité de capital selon les limites d'exploitation définies.

Si l'hypothèse de continuité d'exploitation ne se révélait pas appropriée pour les présents états financiers, il serait alors nécessaire de rajuster les valeurs comptables des actifs et des passifs, les produits et les charges présentés, et les catégories du bilan utilisés.

Estimations comptables

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes les accompagnant. Elles ont un effet sur l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, la durée de vie utile des immobilisations corporelles et les prestations constituées. Ces estimations sont fondées sur la meilleure connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Compagnie pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Instruments financiers

La Compagnie a établi les catégories suivantes pour ses instruments financiers :

L'encaisse est désignée comme étant détenue à des fins de transaction, car sa juste valeur peut être déterminée de façon fiable, et elle est évaluée à la juste valeur.

Les créances, classées comme prêts et créances, ainsi que les créditeurs et charges à payer, classés comme autres passifs financiers, sont d'abord évalués à leur juste valeur, puis sont évalués ultérieurement au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Étant donné la nature à court terme des créances, des créditeurs et charges à payer, leur valeur comptable correspond approximativement à leur juste valeur.

Constataion des produits

Terminal

Les revenus du terminal sont calculés en multipliant le taux des volumes de débit prévu par contrat par le nombre de tonnes manutentionnées. La moitié (50 %) des revenus de débit sont constatés à l'arrivée des produits au terminal et l'autre moitié au moment du chargement sur le navire.

Autres

Les produits liés aux frais de stockage, aux droits de mouillage et à la prime de célérité sont comptabilisés comme autres produits. Une prime de célérité est une prime payée lorsque le temps de chargement d'une cargaison est inférieur au délai stipulé.

Les autres produits comprennent également les gains liés à la valeur recouvrable nette estimative des matières recyclées du site qui ont été déterminées lors du nettoyage du site et des activités de gestion de la gare. Les matières consistent en un mélange de différents types de charbon, de gravier, de granules de bois et d'autres détritiques. La constatation des gains provenant des matières recyclées du site, dans le cadre des états financiers, est effectuée uniquement lorsqu'il est possible de déterminer de manière fiable la quantité et la valeur.

Évaluation des stocks

Les stocks d'entrepôt sont composés de fournitures, de matières consommables et de pièces de rechange. Les stocks sont évalués au plus faible du coût moyen et de la valeur de réalisation nette.

Dégradation de l'actif à long terme

La Compagnie examine l'actif à long terme lorsque des événements ou des circonstances montrent que la valeur comptable de cet actif pourrait ne pas être entièrement recouvrable. Une moins-value, le cas échéant, est constatée lorsque la valeur comptable d'un actif à long terme n'est pas recouvrable et qu'elle excède sa juste valeur de marché. La juste valeur de marché est calculée en utilisant le processus de valeur actualisée.

Amortissement

Le terminal comprend tous les coûts engagés pendant la construction (y compris les coûts associés au génie, à l'administration, aux intérêts, aux assurances et à la location du site) et les immobilisations acquises ultérieurement. Il comprend également la juste valeur du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations. Ce montant est ajouté à la valeur comptable des immobilisations de l'exercice au cours duquel l'obligation est née et il sera amorti sur la durée de vie utile des immobilisations. En 2002, la valeur comptable du terminal a été réduite à la valeur résiduelle minimale recouvrable à son aliénation, soit sa valeur d'exploitation intacte, soit sa valeur de récupération. Les actifs du terminal sont amortis selon la méthode d'amortissement linéaire jusqu'en 2024.

Le terminal de granules de bois a commencé ses activités en 2007. Son coût est amorti selon la méthode d'amortissement linéaire sur sa durée de vie utile. La valeur du terminal de soufre a été réduite à la valeur de récupération en 2009 tel qu'il est décrit à la note 7. La construction du terminal n'ayant jamais été terminée, l'amortissement n'a jamais été comptabilisé pour l'actif.

Les autres actifs sont amortis sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

Machine et matériel	10 à 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 à 33 %

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

La juste valeur du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisée dans l'exercice au cours duquel elle naît, par exemple au moment de l'acquisition d'un actif. Cette valeur est rajustée par la suite pour tenir compte de tout changement découlant de l'âge, des exigences réglementaires et des révisions de l'échéancier ou du montant de l'estimation initiale des flux de trésorerie non actualisés. Les coûts de mise hors service sont inscrits à l'actif avec la valeur comptable de l'immobilisation et amortis sur la durée de vie de celle-ci. Le passif augmente au fil du temps par des passations en résultat périodiques

et diminue par la déduction des coûts réels de mise hors service et de remise en état. Les dépenses liées aux programmes environnementaux en cours sont passées en résultat à mesure qu'elles sont engagées.

Régimes de retraite

La Compagnie comptabilise son obligation découlant des régimes de retraite des employés, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la Compagnie a adopté les méthodes suivantes :

- Le coût des prestations de retraite gagnées par les employés, y compris l'indexation des pensions, est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés.
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.
- Lorsque la restructuration d'un régime de retraite entraîne à la fois une compression et un règlement des obligations découlant de ce régime, la compression est comptabilisée avant le règlement.
- L'excédent du gain actuariel net (de la perte actuarielle nette) sur 10 % du montant le plus élevé de l'obligation au titre des prestations constituées et de la juste valeur des actifs des régimes est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs.
- L'actif transitoire découlant de l'application initiale de cette méthode est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs.

Aide gouvernementale

Comme le gouvernement du Canada est l'actionnaire de la Compagnie, l'aide gouvernementale reçue pour le remboursement des dettes est comptabilisée comme surplus d'apport. L'aide gouvernementale reçue pour le financement des déficits d'exploitation est comptabilisée en résultat. L'aide gouvernementale pour les immobilisations de la Compagnie est reportée et amortie selon la même méthode que pour l'immobilisation connexe.

4 - Créances

Créances au 31 décembre

	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$
Créances		
Clients	13,044	3,444
Autres	230	113
	13,274	3,557

Les autres créances comprennent le montant recouvrable de la TPS, les avances aux employés et des créances diverses.

5 - Matières Recyclées Du Site

Les matières recyclées du site sont déterminées lors du nettoyage du site et des activités de gestion de la gare. Les matières consistent en un mélange de différents types de charbon, de gravier, de granules de bois et d'autres détritiques. Au 31 décembre 2010, la Compagnie a comptabilisé dans son bilan des matières recyclées du site d'une valeur recouvrable nette de 3 578 000 \$, selon un prix de vente net réalisé ultérieurement de 5 443 000 \$, moins les frais de vente correspondants de 1 865 000 \$ pour le fret et les commissions. Cette valeur recouvrable nette de 3 578 000 \$ est également comprise dans les autres produits de l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé, de manière à refléter le gain constaté en 2010 de l'augmentation de la valeur recouvrable nette de ces matières recyclées du site. La vente des matières recyclées du site a été conclue en mars 2011.

6 - Charges Payées D'avance

Charges payées d'avance au 31 décembre

	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$
Charges payées d'avance		
Fret (Note 5)	1,594	-
Assurance	127	129
Autres	3	3
	1,724	132

Le fret payé d'avance est lié au traitement des matières recyclées obtenues lors du nettoyage du site et des activités de gestion de la gare.

7 - Immobilisations Corporelles

Solde des immobilisations corporelles au 31 décembre

	Amortissements et pertes de valeur cumulés		2010	2009
(en milliers de dollars)	Coût		Net	Net
	\$	\$	\$	\$
Installation du terminal	239,941	231,434	8,507	8,546
Terminal de soufre	3,835	3,255	580	580
Terminal de granules de bois	1,259	54	1,205	688
Matériel et outillage	3,448	1,985	1,463	327
Mobilier et matériel de bureau	1,899	1,672	227	48
	250,382	238,400	11,982	10,189

Le terminal de soufre et l'installation de granules de bois ont tous les deux enregistré un passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (note 9) pendant la période considérée et, par conséquent, un actif correspondant a été créé. La valeur du terminal de soufre a été réduite à la valeur de récupération de 580 000 \$ en 2009. Par conséquent, l'actif correspondant créé par l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations indiquée précédemment a été radié, de manière à ne pas augmenter la valeur des actifs du terminal de soufre au-delà de leur valeur de récupération déclarée. Les actifs du terminal de soufre ont été acquis par la Compagnie par suite d'un apport en capital du gouvernement et ont été comptabilisés comme un actif et comme un apport du gouvernement reporté pour les immobilisations en 2004 (note 10). Le terminal n'a jamais été mis en service et, par conséquent, il n'a jamais été amorti. Sans un accord actif et des flux de trésorerie connexes, les actifs étaient considérés comme ayant subi une dépréciation. La réduction de la valeur a eu pour effet une comptabilisation en charges de 3 116 000 \$ pendant la période précédente.

8 - Actif Au Titre Des Prestations Constituées

La Compagnie offre des prestations de retraite à ses employés au moyen de régimes de retraite à prestations déterminées. Ces régimes offrent une pension qui est calculée d'après les 60 meilleurs mois consécutifs ouvrant droit à pension de l'employé, et les pensions sont indexées à raison de 3 % par année.

Prestations de retraite au 31 décembre

	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	834	731
Intérêts débiteurs	1,686	1,512
(Augmentation) diminution réelle des actifs du régime	(3,222)	(3,611)
(Gain actuariel) perte actuarielle au titre des prestations constituées	4,892	3,332
Coût de l'exercice	4,190	1,964
Écart entre les coûts de l'exercice et le coût comptabilisé au cours de l'exercice :		
Perte (rendement) des actifs des régimes	1,638	2,139
Perte actuarielle (gain actuariel)	(4,657)	(3,104)
Actif transitoire amorti	(184)	(184)
Charge de retraite nette de l'exercice	987	815

Les données relatives aux régimes de retraite à prestations déterminées de la Compagnie à la date de mesure du 31 décembre 2010 dans leur ensemble sont les suivantes :

Régime de retraite à prestations déterminées		
	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	24,853	20,021
Coût des services rendus au cours de l'exercice	834	731
Intérêts débiteurs	1,686	1,512
Cotisations des employés	278	268
Prestations versées	(774)	(1,011)
Perte actuarielle (gain) actuariel	4,892	3,332
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	31,769	24,853
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	25,690	20,131
Rendement réel des actifs des régimes	3,222	3,611
Cotisations patronales	4,844	2,691
Cotisations salariales	278	268
Prestations versées	(774)	(1,011)
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	33,260	25,690
	2010	2009
	\$	\$
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	1,489	835
Actif transitoire non amorti	(168)	(350)
Perte actuarielle nette non amortie	8,665	5,642
Actif au titre des prestations constituées	9,986	6,127

Les principales hypothèses actuarielles adoptées pour mesurer les obligations de la Compagnie au titre des prestations constituées sont les suivantes :

Hypothèses relatives à l'obligation au titre des prestations constituées :

	2010	2009
	%	%
Taux d'actualisation au début de l'exercice, utilisé pour déterminer la charge de retraite nette de l'exercice	6.75	7.50
Taux d'actualisation à la fin de l'exercice, utilisé pour déterminer les informations à la fin de l'exercice	5.75	6.75
Taux de rendement à long terme prévu pour les actifs des régimes	6.00	7.00
Taux de croissance de la rémunération	3.00	3.00
Indexation des prestations de retraite	3.00	3.00

Les actifs des régimes sont investis dans un fonds de placement équilibré géré par deux gestionnaires de placements indépendants.

Durées moyennes résiduelles d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite de RTI en 2010 :

- Régime enregistré : 13 ans
- Complémentaire : 18 ans

La dernière évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2009. Cette évaluation a révélé un déficit d'exploitation de 3 157 000 \$. Pour financer ce déficit, la Compagnie devra verser 6 000 \$ par année pendant les 10 prochaines années, 10 000 \$ par année pendant les 11 prochaines années et 222 000 \$ par année pendant les 14 prochaines années. L'évaluation a également révélé un déficit de solvabilité de 5 966 000 \$ et un ratio de liquidités de 80,6 %. Comme le ratio de liquidités est inférieur à 100 %, la Compagnie doit effectuer des paiements spéciaux de 337 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2007, de 559 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2008 et de 599 000 \$ par année pendant six ans à compter de 2009 pour éliminer cette insuffisance. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de financement sera en date du 31 décembre 2010, mais elle n'est pas encore terminée. La valeur marchande des actifs des régimes a augmenté, passant de 25 690 000 \$ en 2009 à 33 260 000 \$ en 2010. Par conséquent, on s'attend à ce que la situation relative à la capitalisation des régimes s'améliore et à ce que le déficit de solvabilité diminue. Il y aura un allègement des paiements spéciaux nécessaires à l'élimination de cette insuffisance.

Au 31 décembre 2010, les paiements futurs pour financer le déficit et les paiements spéciaux pour financer l'insuffisance de liquidités représentaient au total :

Paiements pour financer le déficit et l'insuffisance de liquidités

(en milliers de dollars)	\$
2011	1,733
2012	1,396
2013	837
2014	837
2015	238
Exercices ultérieurs	1,851
Total des paiements minimaux	6,892

9 - Obligation Liée À La Mise Hors Service D'immobilisations

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations au 31 décembre

(en milliers de dollars)	2010 \$	2009 \$
Solde au début de l'exercice	2,314	2,247
Acquisitions	183	-
Charge de désactualisation	76	67
Solde à la fin de l'exercice	2,573	2,314

Conformément au bail foncier conclu par la Compagnie avec l'Administration portuaire de Prince Rupert (note 12), la Compagnie est tenue de remettre le terrain dans les mêmes conditions qu'au début du bail. Cette obligation comprend la restauration du terrain en cas de dommages environnementaux et le coût d'enlèvement du terrain de certaines immobilisations du terminal. Ces coûts sont actualisés au taux sans risque ajusté en fonction de la qualité de crédit de 3 %.

On ne connaît pas avec certitude les coûts définitifs au titre de la restauration future du site. Le montant comptabilisé comme obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (OMHS) repose sur plusieurs hypothèses. Ces hypothèses comprennent le coût estimatif non actualisé de restauration du terrain en cas de dommages environnementaux et le coût d'enlèvement de certaines immobilisations du terminal, qui devront tous deux être engagés à la fin du bail foncier en cours. L'estimation de l'obligation du terminal au 31 décembre 2010 est de 2 573 000 \$. L'estimation de l'obligation à la fin de la période de location (2039) est de 6 063 000 \$ (2009 - 3 600 000 \$).

Au cours de la période considérée, la direction a enregistré une obligation pour la mise hors service de l'installation de granules de bois et du terminal de soufre qui n'a pas encore été mis en service à la fin du bail en cours, le 31 mars 2039. Par conséquent, au 31 décembre 2010, l'estimation de l'OMHS pour le terminal de soufre est de 144 000 \$, et celle pour l'installation de granules de bois est de 45 000 \$. Des actifs correspondants ont été créés et

seront amortis selon la méthode d'amortissement linéaire sur la durée de vie utile restante des actifs. Les actifs du terminal de soufre ont été considérés comme ayant subi une dépréciation en 2009, et leur valeur a été réduite à la valeur de récupération (voir la note 7). Par conséquent, l'augmentation de la valeur des actifs relativement à l'OMHS pour le terminal de soufre a été radiée pendant la période considérée, de manière à ne pas augmenter la valeur des actifs au-delà de leur valeur de récupération réputée.

10 - Apports Du Gouvernement Reportés Pour Les Immobilisations

Apport du gouvernement reporté au 31 décembre

(en milliers de dollars)	2010 \$	2009 \$
Solde au début de l'exercice	191	3,012
Réduction de la valeur des immobilisations connexes (Note 7)	-	(2,789)
Perte sur disposition	(2)	(8)
Amortissement des apports du gouvernement pour les immobilisations	(23)	(24)
Variation nette	(25)	(2,821)
Solde à la fin de l'exercice	166	191

En 2009, la valeur des actifs du terminal de soufre a été réduite à la valeur de récupération, tel qu'il est expliqué à la note 7. Les actifs ont été acquis initialement par suite d'un accord de contribution conclu avec le gouvernement, puis comptabilisés comme apport du gouvernement reporté dans le bilan. Compte tenu de la réduction de valeur, les fonds du gouvernement ayant servi à l'acquisition des actifs ont également été éliminés (2 789 000 \$).

11 - Capital-Actions Et Surplus D'apport

Autorisé

2 000 000 d'actions ordinaires sans valeur nominale

1 960 000 actions privilégiées de catégorie « A », 18 % non cumulatif, rachetables au gré de la Compagnie, valeur déclarée de 25,55 \$ par action

217 052 actions privilégiées de catégorie « B », 20 % non cumulatif, rachetables au gré de la Compagnie, valeur déclarée de 230,00 \$ par action

Capital-actions au 31 décembre

(en milliers de dollars)	2010 \$	2009 \$
Émises et entièrement libérées		
2,000 actions ordinaires	90,001	90,001
900,997 actions de catégorie « A »	23,021	23,021
100,089 actions de catégorie « B »	23,020	23,020
Total	136,042	136,042

En février 2004, la Compagnie a conclu un accord de contribution avec le gouvernement du Canada. L'accord prévoyait le versement à la Compagnie des fonds nécessaires pour rembourser sa dette de 64 millions \$. Ces fonds ont été portés au bilan comme surplus d'apport dans les capitaux propres.

12 - Engagements

La Compagnie loue un terrain de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) pour son terminal. Le contrat de location initial d'une durée de 25 ans a pris fin le 31 mars 2009. En 2009, la Compagnie et l'APPR ont convenu du renouvellement du bail pour une durée de 30 ans, débutant le 1er avril 2009.

Les loyers sont calculés en fonction d'un taux global fixe par tonne de débit, qui est indexé en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. La Compagnie accepte de verser un loyer annuel minimal établi comme il suit :

(en milliers de dollars)	\$
2011	5,200
2012	5,200
2013	5,200
2014	7,800
2015	7,800
Exercices ultérieurs	181,350
Total	212,550

Si ce loyer annuel minimal annuel dépasse le taux global par tonne de débit pour la période de référence, l'excédent peut être reporté pour au plus quatre périodes de location annuelles.

13 - Éventualités

La Compagnie fait l'objet de réclamations et de poursuites dans le cours normal de ses activités. Bien que l'effet final de telles actions dépende de leur règlement, l'évaluation et l'analyse de la direction indiquent que le règlement probable de ces actions, prises séparément ou ensemble, n'aura pas d'incidence financière importante sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les liquidités de la Compagnie.

14 - Opérations Entre Apparentés

Gouvernement du Canada

Ridley Terminals Inc. est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La Compagnie effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions que pour les opérations avec des non apparentés. Les accords de contribution avec le gouvernement du Canada décrits aux notes 10 et 11 et le bail conclu avec l'Administration portuaire de Prince Rupert décrit à la note 12 sont des opérations entre apparentés.

Entente de services de conseil en gestion

Edgewood Holdings LLC fournit des services de conseil en gestion à Ridley Terminals Inc. À titre de conseillère en gestion, Edgewood Holdings LLC a reçu le mandat d'assurer une supervision de gestion dans le but d'accroître l'efficacité et la rentabilité, d'attirer de nouveaux clients et d'améliorer les ententes avec les clients existants. L'entente actuelle est en vigueur le 1er juillet 2010 pour une période initiale de cinq (5) ans et six (6) mois. Elle sera ensuite renouvelable à des intervalles d'un an sur entente écrite entre les deux parties au plus tard 120 jours avant la fin de la période initiale ou de toute période de renouvellement. La « rémunération de base » annuelle d'Edgewood Holdings LLC pour la période initiale est de 800 000 \$ CA, plus un remboursement des frais de déplacement établi de façon raisonnable et suffisante en fonction du rendement des services fournis. Edgewood Holdings LLC peut toucher une « prime de rendement » annuelle déterminée uniquement par le Conseil d'administration de Ridley Terminals Inc., allant de 20 à 30 % de la rémunération de base annuelle. Une « prime additionnelle », déterminée par le Conseil à juste titre, peut être attribuée en fonction de la hausse du débit et de la rentabilité. L'entente peut être annulée par l'une ou l'autre des parties avec un préavis écrit d'au moins soixante (60) jours.

Pour les six (6) premiers mois de l'exercice se terminant le 30 juin 2010, Edgewood Holdings LLC a encaissé des honoraires de conseils en gestion de 456 000 \$ CA, selon l'entente précédente de services consultatifs de gestion. Pour les six (6) derniers mois de l'exercice se terminant le 31 décembre 2010, elle a encaissé des honoraires de 400 000 \$ CA, selon l'entente actuelle de services consultatifs de gestion. Les honoraires s'élèvent au total à 856 000 \$ (996 000 \$ en 2009), la prime de rendement et la prime additionnelle totalisent 405 000 \$ CA (0 \$ en 2009), avec des remboursements de 125 000 \$ CA (39 000 \$ en 2009), pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2010.

Frais juridiques

Ridley Terminals Inc. a retenu les services juridiques de Lang Michener LLP durant l'exercice financier de 2010. Le secrétaire général de Ridley Terminals Inc. est un associé de Lang Michener LLP. Les dépenses juridiques, incluant les services du secrétaire général, ont totalisé 453 000 \$ en 2010 (489 000 \$ en 2009).

De plus, Traxys LLC, apparentée à Edgewood Holdings LLC en vertu d'une direction commune, a participé, lors de l'exercice ultérieur, à la vente de matières recyclées du site, tel qu'il est indiqué à la note 5 (frais d'agent de 218 000 \$ CA).

15 - Dépendance Économique

La Compagnie dépend de quatre clients qui représentent 87 % des revenus de débit en 2010 (85 % en 2009). La Compagnie a conclu des ententes de services pluriannuelles avec tous ces clients sauf un. La Compagnie a l'intention de négocier un accord à long terme avec ce client; l'entente de services en vigueur prendra fin le 31 mars 2012. En plus des accords avec les quatre clients susmentionnés, la Compagnie a conclu une entente pluriannuelle avec Teck Coal Limited, au milieu de 2010.

16 - Instruments Financiers

Gestion des risques financiers et exposition à ces risques

La Compagnie est exposée à divers risques liés à ses instruments financiers, dont le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de perte financière qui découle de la possibilité qu'un client ou une contrepartie à un instrument financier n'honore pas ses obligations. Le risque de crédit découle surtout des créances. Le risque lié à l'encaisse est réduit, car ces actifs sont conservés dans une banque à charte canadienne.

La valeur comptable des créances de 13 274 000 \$ représente le risque de crédit maximal auquel la Compagnie est exposée au 31 décembre 2010 (2009 - 3 557 000 \$).

L'exposition au risque de crédit de la Compagnie est influencée par la rentabilité des sociétés d'extraction du charbon, qui sont fortement touchées par le prix du charbon. La Compagnie n'a pas de garantie sur ces créances. Elle surveille la santé financière de ses clients et vérifie régulièrement la dépréciation de ses créances. Au 31 décembre 2010, la Compagnie n'a pas de créances en souffrance jugées irrécouvrables et n'a pas établi de provision pour créances douteuses.

Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité est le risque que la Compagnie ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Elle surveille constamment sa situation financière pour s'assurer d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance.

Les obligations financières de la Compagnie, qui comprennent ses créditeurs et charges à payer, ont une échéance de moins d'un an.

Risque du marché

La Compagnie est exposée indirectement aux risques du marché résultant des fluctuations des prix des produits, des taux de change et des taux d'intérêt dans le cours normal de ses activités. Elle surveille son exposition aux fluctuations du marché et étudie des options pour manutentionner d'autres produits afin de gérer ces risques. Les risques du marché découlant des taux de change et des taux d'intérêt ne représentent pas un risque important pour la Compagnie.

17 - Événements Postérieurs

Au début de 2011, Ridley Terminals Inc. a signé une entente modifiée de services de terminal à long terme avec Western Coal Corp., puis a conclu une entente pluriannuelle de services de terminal avec Arch Coal Sales Company, Inc. Cette dernière entente vise les exportations de charbon provenant de la région du bassin de la Powder River, aux États-Unis.

Au début de 2011, Ridley Terminals Inc. a informé l'Administration portuaire de Prince Rupert, en vertu du bail foncier en vigueur (note 12), de son intention d'exercer ses droits d'expansion prévus dans l'accord. Ridley Terminals cherche à élargir son empreinte afin de répondre à la demande croissante pour ses services.

Ridley Terminals Inc. a fait l'objet d'une action en justice de Suncor Energy Inc. relativement à la manipulation de produit congelé au terminal, dès le début de 2011. Le 13 janvier, une injonction a été accordée et permet à Suncor Energy Inc. de trouver une solution afin d'éviter la livraison de produit congelé au terminal. Cette injonction a cessé d'être en vigueur le 8 février. Suncor Energy Inc. a également demandé une ordonnance pour obliger RTI à entreposer un volume supérieur à la quantité prévue dans le contrat. La demande a été rejetée.

18 - Juste Valeur Des Instruments Financiers

Les valeurs comptables de l'encaisse, des créances, des créditeurs et des charges à payer correspondent approximativement à la juste valeur en raison de l'échéance à court terme de ces instruments.

19 - Gestion Du Capital

Les capitaux propres constituent le capital de la Compagnie et sont composés du surplus d'apport, du capital-actions et du déficit accumulé.

La Compagnie est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2010, la Compagnie a respecté ces restrictions.

La Compagnie gère ses capitaux propres comme des sous-produits de la gestion des produits, des charges, des actifs et des passifs, comme il se doit.

Aucun changement n'a été apporté à la façon dont la Compagnie gère son capital depuis l'exercice précédent.

20 - Chiffres Correspondants

Certains chiffres correspondants ont été reclassés pour tenir compte de la présentation adoptée pour les états financiers de l'exercice courant.

Répertoire

Administrateurs

Elmer Derrick
Chef héréditaire de la Nation Gitksan
Terrace, C.-B.

Ross Goldsworthy
Homme d'affaires
Calgary, AB

David Kirsop *
Ingénieur
Delta, C.-B.

Dave Parker *
Forestier professionnel inscrit
(à la retraite)
Terrace, C.-B.

Scott Shepherd *
Homme d'affaires
Vancouver, C.-B.

Bud Smith
Homme d'affaires
Kamloops, C.-B.

* Membre du Comité de vérification

Dirigeants

Bud Smith
Président du Conseil

George W. Dorsey
Président

Secrétaire général
Robert Standerwick, c.r.
Associé, McMillan LLP
Vancouver, C.-B.

Direction

Dennis E. Blake
Gestionnaire supérieur

Ron Coolin
Coordonnateur électrique

Cordell Dixon
Contrôleur

Roy Friday
Coordonnateur, Sûreté,
Sécurité et Environnement

Thomas P. Harvey
Gestionnaire, Planification
de projets

Leslee Hicks
Administratrice,
Finances et Comptabilité

Frank Johansen
Coordonnateur mécanique

Mike Kernachan
Coordonnateur mécanique

Peter J. Petersen
Coordonnateur, Exploitation

Brenda Sparkes
Administratrice,
Ressources humaines

Conseiller juridique

McMillan LLP
Vancouver, C.-B.

Vérificateurs externes

Le Bureau du vérificateur
général du Canada
Ottawa, Ontario

Vérificateurs internes

KPMG LLP
Vancouver, C.-B.

Pour obtenir de plus amples renseignements, prière de communiquer avec :

Cordell Dixon
Contrôleur
Téléphone 250 624 9511 poste 123
Télécopieur 250 624 2389
Courriel cdixon@rti.ca
Web www.rti.ca

ou d'écrire à :

Ridley Terminals Inc.
Terminal charbonnier
de Ridley Island
C.P. 8000
Prince Rupert, C.-B. V8J 4H3

Déclarations prospectives

Certains renseignements contenus dans ce rapport annuel sont des déclarations prospectives et ne constituent pas des aspects historiques. Des risques et des incertitudes qu'il est impossible à la Compagnie de contrôler ou de prévoir sont inhérents à ces déclarations prospectives. Les résultats futurs peuvent varier considérablement des résultats énoncés ou sous-entendus dans les déclarations prospectives que contient le présent document.

¹ Source : International Bulk Journal

² to ^{IV} Source : Platts coal Trader International

