

Ridley Terminals Inc. Rapport Annuel 2006

Chef de File du Rendement en Manutention de Vrac



Ridley Terminals Inc. a été constituée en société le 18 décembre 1981, en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La Compagnie figure dans la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'article 143 de la Loi maritime du Canada prévoit que le Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est le ministre responsable de RTI.

La Compagnie exploite un terminal maritime dans l'île Ridley, à Prince Rupert, C.-B. Ses infrastructures et son matériel de déchargement de trains et de chargement de navires sont situés sur des terrains loués à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Ridley Terminals Inc. joue un rôle important afin d'appuyer les activités d'exportation de charbon et de coke de pétrole du Canada et poursuit sa diversification vers les boulettes de bois, le soufre et d'autres marchandises.

La Compagnie se concentre sur l'accroissement de la valeur de l'investissement du Canada dans le terminal en vue d'appuyer la communauté locale de Prince Rupert et d'aider les chargeurs canadiens à livrer concurrence plus efficacement sur le marché international et ce, en diminuant les coûts de transport.

LA CHARTE DE RIDLEY

À Ridley Terminals, nous croyons que nos réalisations représentent l'aboutissement des efforts de chacun. L'innovation et l'amélioration de notre compagnie doivent venir de ceux qui connaissent le mieux nos affaires : les membres de notre équipe.

Chaque membre de l'équipe a le droit d'être traité équitablement, et avec respect et dignité, en tant que partenaire indispensable. Notre engagement envers la gestion participative crée un milieu sûr et sécuritaire où chaque membre de l'équipe a l'occasion de contribuer et de participer à la gestion et à l'orientation de la compagnie

1. RECONNAISSANCE

On tient compte de la contribution de chaque membre de l'équipe, et son droit de participer au défi de la gestion constitue le principe fondamental de notre philosophie de gestion.

2. COMMUNICATION

La communication interne crée une atmosphère où l'on peut discuter franchement et ouvertement des problèmes et des préoccupations. Les membres de l'équipe acceptent qu'il leur appartient de résoudre les questions en suspens. Chacun d'eux a le droit et la capacité de discuter de ses préoccupations avec d'autre au moment et à l'endroit opportuns et de faire appel ouvertement au sujet de malentendus et de plaintes.

3. BUTS ET OBJECTIFS

La réalisation de nos attentes générales est une responsabilité partagée. Chaque équipe établit ses propres buts parmi les attentes de l'entreprise et évalue ses propres progrès et trouve des solutions à ses problèmes.

4. EMBAUCHE

Seuls des gens très compétents et motivés peuvent permettre à notre compagnie d'exceller. Chaque membre de l'équipe est embauché en fonction de ses aptitudes et de son engagement global et de sa contribution envers la compagnie. L'annonce de postes vacants est distribuée à tous les membres et la compagnie ne fera des démarches à l'extérieur que si elle n'a pu trouver de candidats qualifiés à l'interne. Chaque candidat a une entrevue menée par des associés ou des collègues potentiels. Il doit y avoir un consensus à l'effet qu'un candidat satisfait aux critères de RTI.

5. FORMATION

La formation, l'auto-amélioration et la croissance personnelle sont des éléments essentiels de la philosophie de notre compagnie. On trouve sans cesse de nouvelles possibilités de perfectionnement des aptitudes, des connaissances et de l'expérience de manière à mieux répondre aux besoins de l'employé et de la compagnie.

6. RÉMUNÉRATION

RTI s'efforce de maintenir des salaires concurrentiels, une gamme complète d'avantages sociaux, une souplesse de travail et la reconnaissance de la productivité, afin de souligner la contribution de gens qualifiés.

Les employés dévoués qui déploient des efforts afin d'assurer l'excellence de RTI constituent notre plus importante ressource. Les soussignés acceptent leur responsabilité individuelle au chapitre de l'appui et de l'engagement envers les principes mentionnés ci-haut.

Déclarations prospectives

Certains renseignements contenus dans ce rapport annuel sont des déclarations prospectives et ne constituent pas des faits 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.

Table des matières

Lettre du Conseil > **02** Rapport du président > **03** Aperçu des objectifs et des cibles > **06** Marketing > **08** Rentabilité > **09** Santé et sécurité > **10** Environnement > **12** Qualité > **13** Ressources humaines > **15** Liens de transport > **17** Glossaire > **18** Discussion et Analyse de la direction > **19** Gouvernance générale > **25** Responsabilité de la direction > **26** Rapport du vérificateur > **26** Bilan > **27** État des résultats et du déficit accumulé > **28** État des flux de trésorerie > **29** Notes complémentaires > **30** Informations Comparatives Quinquennales > **36** Administrateurs, Dirigeants & Direction / Renseignements au sujet de la société > **37**

LETTRE DU CONSEIL

Février 2007

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Monsieur le ministre,

Nous avons le plaisir de vous présenter le rapport annuel de Ridley Terminals Inc. pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006.

Après l'approbation du Plan d'entreprise 2006-2010 de la Compagnie, en juin 2006, Ridley Terminals Inc. a signé un contrat à long terme avec Western Canadian Coal Corp. visant la manutention de son charbon des mines du Nord-Est de la C.-B. Ridley Terminals Inc. a aussi signé une entente de projet avec ICEC Terminals Company Ltd. et la direction espère qu'elle mènera à la signature d'accords à long terme de sous-location et d'exploitation en 2007. Des négociations visant des ententes à long terme sont en cours avec d'autres parties, incluant Houston Pellet Inc. (pour la manutention de boulettes de bois), avec Luscar Ltd. et avec Peace River Coal Limited Partnership. Le Conseil estime que la signature de ces contrats établira fermement la stabilité financière de la Compagnie pendant plusieurs années.

Le volume de marchandises manutentionnées à Ridley Terminals Inc. a presque triplé en 2006. Les recettes additionnelles enregistrées par la Compagnie ont amélioré considérablement les résultats financiers de l'exercice, mais elles n'ont pas suffi à permettre à Ridley Terminals Inc. d'avoir un flux de trésorerie positif provenant de l'exploitation. Nous tenons à remercier l'État de son appui financier soutenu à Ridley Terminals Inc. au cours de l'exercice. Les contributions qu'a reçues la Compagnie (qui étaient moins de la moitié des contributions requises en 2004 et en 2005) ont permis à Ridley Terminals Inc. de poursuivre ses activités.

Le mandat de notre président, M. Michael J. Tarr, a expiré en mai 2006. Le Conseil le remercie de ses années de services en tant que président et PDG de Ridley Terminals Inc.

Nous profitons également de cette occasion pour remercier la direction et tous les membres de l'équipe de Ridley Terminals Inc. La Compagnie a accompli d'énormes progrès afin de réaliser ses objectifs, ce qu'elle n'aurait pu faire sans leurs efforts et leur appui.

Respectueusement présenté par le Conseil d'administration de Ridley Terminals Inc.



Penelope A. Denton



Wayne Stoilen



Susanne Stushnoff



Rhoda Witherly



Ridley Terminals Inc. a réalisé d'importants progrès en 2006. La Compagnie a de nouveau enregistré un profit après avoir enregistré des pertes au cours des cinq derniers exercices. Les volumes manutentionnés ont presque triplé par rapport à ceux de 2005, et les fiches de la Compagnie en matière de sécurité et d'environnement sont excellentes. Aucune de ces réalisations n'aurait été possible sans les efforts de tous nos employés et je les en remercie très sincèrement.

Nous avons déployé plus d'efforts ces dernières années afin d'établir et d'atteindre des cibles, ce processus étant essentiel à nos systèmes de gestion. La participation de toute l'équipe de direction à l'atteinte de ces objectifs a énormément contribué à notre réussite. Je tiens à profiter de cette occasion pour souligner certaines de nos réalisations dans chacun des domaines pour lesquels Ridley Terminals Inc. s'était fixé des cibles.

Marketing

Les volumes manutentionnés au terminal ont diminué de façon constante entre 2000 et 2005, et le marketing est devenu un objectif clé pour Ridley Terminals Inc. La Compagnie s'était donné comme cible d'augmenter les volumes manutentionnés et de diversifier les autres marchandises traitées.

Le volume de charbon que manutentionne Ridley Terminals Inc. est passé de 632 000 tonnes en 2005 à plus de 2,3 millions de tonnes en 2006. Cette progression est principalement attribuable à deux de nos clients : Western Canadian Coal Corp. (« WCC ») et Luscar Ltd.

En 2006, la Compagnie a signé un contrat à long terme avec WCC qui fera en sorte que presque tout le charbon de WCC sera manutentionné au terminal. En août 2006, WCC a réussi à mettre en service sa mine de charbon métallurgique Wolverine et ce volume transite maintenant régulièrement par le terminal.

Luscar Ltd. a commencé à expédier régulièrement du charbon thermique de sa mine Coal Valley à Ridley Terminals Inc. en 2006, un ajout à nos activités bien accueilli et rendu possible en grande partie grâce à la collaboration du CN Rail pour la coordination du transport. Luscar Ltd. et la Compagnie discutent à l'heure actuelle d'un contrat à long terme visant la poursuite de ces expéditions.

Ridley Terminals Inc. n'a pas manutentionné de nouvelles marchandises en 2006, mais d'importants progrès ont été réalisés pour deux projets de diversification. Une fois que le Cabinet a approuvé le Plan d'entreprise 2006-2010 de la Compagnie au milieu de l'année, la Compagnie a signé un accord de projet avec ICEC Terminals Company Ltd. qui, nous l'espérons, mènera au début d'expéditions de soufre depuis le terminal en 2008. À la fin de l'année, nous avons commencé à préparer le document d'évaluation environnementale de ce projet.

Au quatrième trimestre de 2006, Houston Pellet Inc. a entrepris la construction d'une installation de réception de boulettes de bois. Ce projet devrait être parachevé et en activité d'ici le deuxième trimestre de 2007. Nous sommes très heureux que ce projet avance si rapidement et de pouvoir diversifier nos activités.



Ressources humaines

L'aptitude de Ridley Terminals Inc. à bien performer, à avoir un bon rendement et à répondre aux besoins de ses clients est liée à la force de sa main-d'oeuvre. Les effectifs ont augmenté de 30 p. 100 en 2006, et des employés supplémentaires seront embauchés au premier trimestre de 2007.

La Compagnie a examiné son processus d'embauche, en début d'année, afin de maintenir la qualité de la main-d'oeuvre. De nouveaux examens de sélection ont été ajoutés au processus, qui comprennent déjà des groupes d'entrevue auxquels participent des membres de la direction et des ouvriers d'usine, ainsi que des vérifications approfondies des références des candidats. Je souhaite la bienvenue aux nouveaux employés et je nous souhaite des relations durables et productives au cours des années à venir.

Une fois que les nouveaux employés font partie de notre équipe, ils suivent une formation complète en vue d'accomplir leur travail en toute sécurité et de manière productive. La plupart des employés actuels de Ridley Terminals Inc. ont joué un rôle indispensable à cette formation et je les remercie d'avoir bien voulu partager avec leurs collègues leurs vastes connaissances au sujet de nos opérations.

La remarquable fiche de présences de nos employés en 2006 a été un fait saillant pour moi. Cette fiche s'améliore depuis 2002, mais l'amélioration de cette année s'est avérée remarquable. Vingt-quatre employés ont eu une fiche parfaite en 2006, et le taux moyen d'absentéisme était de 2,9 jours par année par employé. Ce taux est considérablement supérieur à celui de l'an dernier de 5,1 jours et à la moyenne nationale de 2005 de 7,8 jours. Je félicite tous les employés de cet excellent rendement.

Rentabilité

La rentabilité constitue un aspect important du plan global de succès à long terme de la Compagnie. Ridley Terminals Inc. évolue dans un contexte commercial concurrentiel, et livre concurrence non seulement à deux autres terminaux charbonniers de Vancouver, mais aussi à tous les terminaux charbonniers d'Australie. Ridley Terminals Inc. doit exploiter un terminal à faibles coûts de manière à pouvoir aider ses clients à surmonter les baisses inévitables du marché charbonnier.

À cette fin, Ridley Terminals Inc. maintient ses efforts en vue de créer une main-d'œuvre polyvalente. Plusieurs des nouveaux employés embauchés l'an dernier possèdent un certificat de compétence d'homme de métier et certains d'entre eux ont été mutés aux opérations. En augmentant le nombre de ses employés polyvalents, Ridley Terminals Inc. sera davantage en mesure de mener ses activités de façon rentable.

La Compagnie a également continué d'étudier les options d'automatisation en 2006. Ridley Terminals Inc. croit que l'automatisation des empileurs récupérateurs est réalisable et l'a prévue dans le budget d'investissements 2007. L'automatisation de ces appareils réduira les besoins de dotation en personnel au terminal, surtout pendant les opérations de chargement de navires. Cela donnera une plus grande souplesse à la Compagnie pour l'utilisation de sa main-d'oeuvre, surtout étant donné que le terminal commencera à manutentionner des boulettes de bois et du soufre.

Santé et sécurité

Ridley Terminals Inc. s'est fixé comme objectif premier de mener ses activités sans accident avec perte de temps. Au cours du premier trimestre de 2006, il n'y a eu qu'un accident avec perte de temps qui a entraîné la perte d'un jour de travail. À la rédaction de ce rapport, la Compagnie avait presque atteint 12 mois sans accident avec perte de temps. Ce sera la troisième fois en cinq ans que Ridley Terminals Inc. accomplit 12 mois sans accident avec perte de temps.

Tous nos employés sont fiers de notre fiche de sécurité et nous cherchons continuellement à améliorer ce rendement. Le programme d'évaluation des risques constitue l'une des mesures que la Compagnie a mises en place pour réaliser cet objectif. Nous utilisons ce programme afin d'identifier tout risque lié à un nouveau produit ou à une nouvelle tâche, et nous avons élaboré des stratégies d'atténuation qui réduisent les risques identifiés.

Environnement

Ridley Terminals Inc. est très fière de sa fiche environnementale. Un indicateur mesurable de ce rendement est la quantité totale moyenne de matières en suspension (QTMS) émises dans l'environnement par le bassin de décantation du terminal. La QTMS a diminué de façon constante depuis 2002 et a atteint son plus bas niveau en 2006.

En 2006, Ridley Terminals Inc. a été ajoutée comme « Autorité responsable » au sens de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Cette nouvelle responsabilité permet à la Compagnie d'exercer une influence directe sur le processus d'approbation environnementale pour les nouveaux projets au terminal. Le terrain de la Compagnie est loué de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) et celle-ci a aussi un statut d'autorité responsable pour toute nouvelle construction sur son terrain. Ridley Terminals Inc. et l'APPR ont collaboré au processus d'examen environnemental afin de s'assurer que les promoteurs de projets puissent mener à bien le processus sans retards déraisonnables. Cela a permis de terminer rapidement le processus d'examen environnemental de l'installation pour boulettes de bois qu'on construit présentement.

Qualité

Enfin, je tiens à ajouter quelques commentaires sur les résultats de notre système de gestion de la qualité. Les résultats de notre sondage annuel auprès des clients constituent le meilleur indicateur de notre réussite. Dans ce questionnaire, à la question « Ridley Terminals Inc. répond-elle à vos attentes ? », tous nos clients ont répondu soit par « oui » ou « beaucoup ».

La Compagnie prévoit rétablir un horaire de 24 sur 24, 7 jours par semaine en 2007 afin de mieux répondre aux attentes de sa clientèle.

En terminant, je crois que nos employés peuvent être fiers de nos réalisations de 2006 et je m'attends à des résultats encore plus positifs en 2007 car nous continuerons de conjuguer nos efforts.

Le président et directeur de l'exploitation,



Gregory A. Slocombe

MARKETING

Être le « Terminal par excellence » pour le charbon, le coke de pétrole et d'autres produits

CIBLES 2006 >

Obtenir des expéditions des mines de charbon Grande Cache et Cheviot, en Alberta

RÉSULTATS 2006 >

Les efforts de marketing se poursuivent mais RTI n'a pas reçu de charbon de Grande Cache ou de Cheviot en 2006

CIBLES 2006 >

Obtenir l'approbation de signer des contrats à long terme

RÉSULTATS 2006 >

La directive a été annulée en février et le Plan d'entreprise a été approuvé en juin, ce qui a permis la signature de contrats

CIBLES 2006 >

Trouver une utilisation pour les réservoirs à liquides en vrac

RÉSULTATS 2006 >

Des discussions sont en cours mais aucun projet n'a encore été choisi pour être mis de l'avant.

CIBLES 2006 >

Trouver d'autres produits pouvant être manutentionnés

RÉSULTATS 2006 >

La construction de l'installation de boulettes de bois a débuté pendant le 4e trimestre de 2006

MARKETING CIBLES 2007

- > Augmenter les volumes de charbon et le coke de pétrole manutentionnés en 2007
- > Travailler avec le CN afin de rediriger le charbon de l'Alberta vers le terminal
- > Trouver une utilisation pour les réservoirs de vrac liquide
- > Étudier au moins un autre produit pouvant être manutentionné au terminal
- > Parachever les ententes concernant le soufre et commencer la construction
- > Commencer les expéditions de boulettes de bois et en accroître le volume

RENTABILITÉ

Améliorer l'efficacité opérationnelle, la productivité de la main-d'oeuvre et la rentabilité

CIBLES 2006 >

Augmenter la quantité de tonnes chargées par année-personne selon le point repère de la CETOA

RÉSULTATS 2006 >

RTI a fonctionné à environ la moitié du point repère de la CETOA en 2006

CIBLES 2006 >

Établir des points repères pour l'accumulation d'ordres de production et respecter ces points repères

RÉSULTATS 2006 >

Aucun progrès réalisé par rapport à cet objectif en 2006

CIBLES 2006 >

Le temps d'immobilisation du matériel par heure d'exploitation doit être inférieur à 5 p. 100

RÉSULTATS 2006 >

Le temps d'immobilisation pendant le chargement de navires était de 3,79%

CIBLES 2006 >

Établir des points repères et des mesures de productivité

RÉSULTATS 2006 >

A demandé à la CETOA d'établir des points repères, sans résultat

RENTABILITÉ CIBLES 2007

- > Procéder à l'automatisation et à la mise à niveau technologique
- > Identifier et établir des points repères de productivité
- > Réduire les retards causés par le matériel à moins de 5 % d'heures d'exploitation
- > Créer un programme d'encouragement pour améliorer la productivité
- > Poursuivre le développement d'une main-d'oeuvre polyvalente (Ajouter 4 nouveaux employés polyvalents)

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Offrir un milieu de travail sûr, sain et sans accident

CIBLES 2006 >

Pas d'accidents avec perte de temps ou jours de travail perdus en 2006

RÉSULTATS 2006 >

1 accident avec perte de temps (une journée de travail perdue) s'est produit en 2006

CIBLES 2006 >

Accroître l'efficacité du programme d'inspections prévues

RÉSULTATS 2006 >

Il faut en moyenne 136 heures pour les inspections, comparativement à 51 heures en 2005

CIBLES 2006 >

Maintenir le Plan de sécurité des installations portuaire conforme aux normes de Transports Canada

RÉSULTATS 2006 >

Le Plan demeure conforme aux normes de Transports Canada

CIBLES 2006 >

Effectuer l'évaluation des dangers au sujet des nouveaux produits

RÉSULTATS 2006 >

3 évaluations des risques ont été effectuées

SANTÉ ET SÉCURITÉ

CIBLES 2007

- > Essayer de ne pas avoir d'accidents avec perte de temps ou jours de travail perdus
- > Améliorer l'efficacité des inspections prévues en les effectuant en 30 jours
- > Arriver à une entente avec le syndicat pour la mise en œuvre d'un programme d'examen de la sécurité
- > Effectuer l'évaluation des dangers au sujet des nouveaux produits et tâches
- > Mettre en œuvre un programme de diligence raisonnable

ENVIRONNEMENT

Respecter ou dépasser toutes les exigences environnementales réglementaires

CIBLES 2006 >

Réduire ou maintenir la quantité de matières en suspension dans l'océan aux niveaux de 2005

RÉSULTATS 2006 >

La QMS était en moyenne de 25 mg/l en 2005 par rapport à une moyenne permise de 85mg/l

CIBLES 2006 >

Dépasser les exigences de conformité relatives aux émissions ou aux déversements en 2006

RÉSULTATS 2006 >

Les copeaux de bois ont été enlevés du terminal et Pêches Canada a étudié les nouveaux projets

CIBLES 2006 >

Effectuer une évaluation des risques concernant les nouveaux produits et les tâches

RÉSULTATS 2006 >

On a procédé à l'évaluation environnementale du projet de boulettes de bois en vertu de la LCEE

ENVIRONNEMENT

CIBLES 2007

- > Maintenir ou réduire les niveaux de contaminants rejetés en deçà de ceux fixés par les permis ou les exigences législatives
- > Veiller à ce que la contamination croisée potentielle de divers produits sur les lieux respecte les exigences des clients
- > Préparer et mettre en œuvre un plan de contrôle des déversements de produits dans le culbuteur
- > Effectuer des évaluations environnementales pour les activités nouvelles ou élargies en fonction des exigences de la LCEE

QUALITÉ

Satisfaire aux exigences de la clientèle et des intervenants ou les dépasser

CIBLES 2006 >

Améliorer la vitesse de déchargement des trains en 2006 comparativement à 2005

RÉSULTATS 2006 >

La durée moyenne de manutention des trains-blocs de charbon est passée de 11,30 heures à 10,68 heures

CIBLES 2006 >

Améliorer la vitesse de chargement des navires en 2006 comparativement à 2005

RÉSULTATS 2006 >

Le chargement de navires a été plus lent, passant de 1 561 tonnes par heure comparé à 2 258 tonnes par heure en 2005

CIBLES 2006 >

Améliorer la fiabilité de l'instrument de pesage du convoyeur 404

RÉSULTATS 2006 >

Choisi une nouvelle technologie de pesage et commencé les travaux techniques d'installation

CIBLES 2006 >

Déterminer les besoins particuliers des clients et y répondre

RÉSULTATS 2006 >

Le tamisage du charbon a été effectué pour le client en vue d'améliorer la qualité du produit

CIBLES 2006 >

Établir un programme d'encouragement pour améliorer la productivité

RÉSULTATS 2006 >

Sera étudié pendant la négociation collective en 2007

QUALITÉ CIBLES 2007

- > Maintenir ou améliorer la satisfaction de la clientèle, en fonction des résultats du sondage annuel auprès des clients
- > Améliorer la vitesse de déchargement des trains en 2007 par rapport à 2006
- > Améliorer la vitesse de chargement navires en 2007 par rapport à 2006
- > Améliorer la fiabilité de la balance de chargement des navires de sorte qu'elle ne soit pas à plus de 1 % des résultats de l'expertise du tirant d'eau
- > Améliorer l'utilisation de la cour de charbon

RESSOURCES HUMAINES

Être l' « Employeur de choix »

CIBLES 2006 >

Mener une étude sur la planification de la relève et créer un plan de relève

RÉSULTATS 2006 >

Plan de relève en élaboration à la fin de l'exercice

CIBLES 2006 >

Améliorer le moral des employés

RÉSULTATS 2006 >

Troisième année consécutive de réduction des jours de maladie non liés au travail

CIBLES 2006 >

Devenir un des « 50 meilleurs petits employeurs au Canada »

RÉSULTATS 2006 >

La participation insuffisante des employés en 2005 a empêché le classement

CIBLES 2006 >

Établir des programmes de formation et d'apprentissage novateurs et efficaces

RÉSULTATS 2006 >

Travaille avec le Northwest Community College pour créer des programmes adéquats

CIBLES 2006 >

Améliorer la participation des membres de l'équipe à l'ISO

RÉSULTATS 2006 >

2 nouveaux employés participant en tant que vérificateurs internes

CIBLES 2006 >

Étudier et mettre à jour les procédures d'embauche en tenant compte des meilleures pratiques de l'industrie

RÉSULTATS 2006 >

Vérifications et tests préalables à l'emploi maintenant instaurés

RESSOURCES HUMAINES

CIBLES 2007

- > Terminer le processus de planification de la relève
- > Se concentrer sur la présence au travail des employés, et l'améliorer par rapport au rendement de l'industrie en 2006
- > Devenir un des « 50 meilleurs petits employeurs au Canada » d'ici à 2008
- > Établir des programmes de formation et d'apprentissage novateurs et efficaces qui répondent aux besoins des employés polyvalents
- > Accroître la participation des membres de l'équipe à l'ISO
- > Procéder à l'embauche de nouveaux employés et à leur formation

Objectif

Être le « Terminal par excellence » pour le charbon, le coke de pétrole et d'autres produits

Cibles

- > Obtenir des expéditions des mines de charbon Grande Cache et Cheviot, en Alberta
- > Obtenir l'approbation de signer des contrats à long terme
- > Trouver une utilisation pour les réservoirs à liquides en vrac
- > Trouver d'autres produits pouvant être manutentionnés

Le marketing est une importante activité pour Ridley Terminals Inc. La signature de contrats à long terme visant la manutention de volumes additionnels de charbon et la diversification des marchandises manutentionnées constituent des objectifs clés de la Compagnie. Ridley Terminals Inc. demeurera rentable si elle peut générer des recettes supplémentaires.

Cible : Obtenir des expéditions des mines de charbon Grande Cache et Cheviot, en Alberta

Le charbon métallurgique des mines de charbon Grande Cache et Cheviot, en Alberta, est présentement livré aux terminaux charbonniers de Vancouver. Ces terminaux ont toujours été les fournisseurs de services des mines de charbon de l'Alberta car la distance qui les sépare de Vancouver est plus courte que celle de Ridley Terminals Inc. à Prince Rupert, et les frais ferroviaires sont donc moins élevés. Aucun volume n'a été reçu de ces mines en 2006, mais les circonstances décrites plus bas pourraient mener à l'atteinte de cette cible en 2007.

Depuis quelques années, la congestion ne cesse d'augmenter sur la ligne de chemin de fer entre l'Alberta et Vancouver. Les trains-blocs peuvent donc maintenant gagner considérablement de temps en allant à Prince Rupert plutôt qu'à Vancouver, et la direction estime que la compagnie de chemin de fer fixe maintenant des prix qui encouragent les mines de charbon de l'Alberta à expédier au moins une partie de leur volume des terminaux de Vancouver à ceux de Ridley Terminals Inc. Les volumes reçus en 2006 de la mine de charbon thermique de Coal Valley, en Alberta, ne seraient pas venus à Ridley Terminals Inc. sans la collaboration et l'aide de la compagnie de chemin de fer.

La direction continue de travailler avec la compagnie de chemin de fer afin qu'une partie du charbon des mines Grande Cache et Cheviot soit expédiée à Ridley Terminals Inc. Un des défis du transport de ce volume consiste en l'aptitude du culbuteur de wagons de la Compagnie à manutentionner les rames de trains d'aluminium. La majeure partie du charbon de ces mines est présentement livrée à Vancouver à bord de rames de trains d'aluminium, mais le culbuteur de Ridley Terminals Inc. ne peut décharger des rames de trains d'aluminium sans dételer et réatteler ces wagons. Le temps supplémentaire nécessaire à ces opérations signifie que l'on perd les économies de temps liées à l'envoi de ces trains à Prince Rupert.

Le budget d'investissements de 2007 de Ridley Terminals Inc. comprend des fonds liés aux modifications du culbuteur de wagons pour permettre la manutention des wagons d'aluminium sans avoir à les dételer. Le parachèvement de ce projet nécessitera aussi une participation financière de la compagnie de chemin de fer. En 2007, la Compagnie travaillera avec le chemin de fer afin de faire progresser ces modifications et d'arriver à une entente avec les mines Grande Cache et/ou Cheviot de sorte qu'elles expédient dorénavant au moins une partie de leur volume à Ridley Terminals Inc.

Cible : Obtenir l'approbation de signer des contrats à long terme

Ridley Terminals Inc. fournit principalement des services de terminal aux mines de charbon. La mise en valeur et l'exploitation d'une mine est toujours une entreprise à long terme, qui s'étend souvent sur plusieurs décennies. Il est donc d'usage normal en affaires pour un terminal et une mine de conclure une entente à long terme afin que la mine soit certaine d'avoir un endroit où manutentionner son produit pour le vendre à ses clients outremer. En 2005, une directive émise par le Cabinet limitait l'aptitude de la Compagnie à conclure une entente à long terme.

Le Cabinet a annulé, en février 2006, le décret limitant l'aptitude de la Compagnie à signer des contrats à long terme, sous réserve de l'approbation du Plan d'entreprise 2006-2010. Ce plan a été approuvé en juin 2006, et deux contrats ont été signés par la suite. On négocie présentement d'autres contrats à long terme.

Cible : Trouver une utilisation pour les réservoirs à liquides en vrac

Le premier projet de terminal de soufre était conçu pour l'entreposage et le chargement de soufre liquide. Les biens d'entreposage de liquide et le chargement de navires ne sont pas nécessaires au projet de soufre revitalisé (expliqué plus bas), et la Compagnie a donc décidé de trouver une autre utilisation à ces biens. Des discussions ont eu lieu en 2004 et en 2005 avec diverses parties au sujet des utilisations possibles de ces biens pour la manutention de



différents produits liquides. En 2007, des efforts continueront d'être déployés afin de trouver une partie ayant une proposition commerciale viable pour l'utilisation des réservoirs.

Cible : Trouver d'autres produits pouvant être manutentionnés

L'un des contrats signés à la suite de l'approbation du Plan d'entreprise 2006-2010 de la Compagnie consiste en une entente de projet avec ICEC Terminals Company Ltd. Cette entente devrait mener à des accords à long terme de sous-location et d'exploitation visant l'établissement et l'exploitation d'une entreprise de manutention de soufre. D'ici à 2008, Ridley Terminals Inc. prévoit recevoir du soufre liquide qui sera formé en boulettes ; celles-ci seront ensuite chargées à bord de navires.

A la fin de 2006, Ridley Terminals Inc. finalisait aussi une entente avec Houston Pellet Inc. visant la manutention de boulettes de bois au terminal. À l'instar de l'entreprise de soufre, cet accord de projet devrait mener à des ententes à long terme de sous-location et d'exploitation visant la réception, l'entreposage et le chargement des boulettes de bois au terminal. Cette activité devrait débuter en 2007.

Ridley Terminals Inc. continue de chercher activement d'autres produits pouvant être manutentionnés. La Compagnie a également eu diverses discussions concernant la manutention de produits liquides (comme on l'explique plus haut), incluant l'expédition de nombreuses autres marchandises dont les agrégats, les copeaux de bois, les boulettes de minerai de fer, le concentré de cuivre et la potasse. La direction continuera de répondre à des demandes de tiers pouvant mener à la diversification plus poussée des activités de la Compagnie, et cherchera également des moyens d'y arriver.

RENTABILITÉ

Objectif

Améliorer l'efficacité opérationnelle, la productivité de la main-d'œuvre et la rentabilité

Cibles

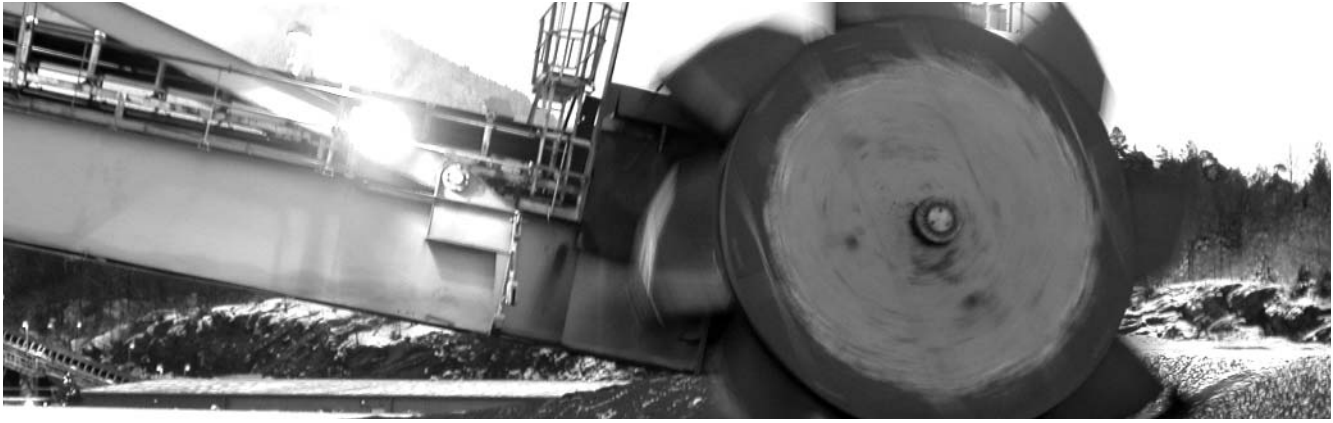
- > Augmenter la quantité de tonnes chargées par année-personne selon le point repère de la CETOA
- > Établir des points repères pour l'accumulation d'ordres de production et respecter ces points repères
- > Le temps d'immobilisation du matériel par heure d'exploitation doit être inférieur à 5 p. 100
- > Établir des mesures de productivité

Pour redevenir rentable, la Compagnie doit manutentionner davantage de produits, mais le contrôle des dépenses constitue aussi un aspect très important. Cet aspect du contrôle des coûts est un objectif constant de la Compagnie car il nous permet d'offrir à notre clientèle un avantage concurrentiel par rapport aux terminaux de Vancouver, C.-B., et d'Australie.

La plupart des marchandises en vrac sont vendues sur des marchés cycliques. Les prix du charbon sont encore à des niveaux élevés records, mais cela ne durera pas indéfiniment. Ridley Terminals Inc. croit qu'elle doit offrir un avantage de coûts afin que la Compagnie puisse traverser les hauts et les bas des cycles de prix.

Cible : Augmenter la quantité de tonnes chargées par année-personne selon le point repère de la CETOA

La CETOA est la Coal Export Terminal Operators Association. Les terminaux charbonniers du monde entier,



incluant ceux du Canada, de l'Australie, des États-Unis, de l'Indonésie et de la Colombie sont membres de la CETOA. Chaque trimestre, cette association recueille des données sur les volumes de débit et sur les heures travaillées par chacun de ses membres. En 2006, l'analyse de ces données a démontré que les membres de la CETOA ont chargé en moyenne 107 000 tonnes par année-personne.

Ridley Terminals Inc. est passée à 58 000 tonnes par année-personne en 2006. Ce niveau est demeuré inférieur à la moyenne de la CETOA parce que le terminal continue de fonctionner bien en deçà de sa capacité, alors que de nombreux membres de la CETOA fonctionnent à pleine capacité.

Cible : Établir des points repères pour l'accumulation d'ordres de production et respecter ces points repères

Ridley Terminals Inc. utilise un programme d'entretien préventif qui produit des ordres de production pour les vérifications périodiques du matériel ainsi que pour les réparations nécessaires en raison de bris. L'arriéré de travail est la liste des ordres de production non terminés. Des points repères n'ont pas été établis pour l'arriéré d'ordres de production car la direction a dû se concentrer sur d'autres priorités.

Cible : Le temps d'immobilisation du matériel par heure d'exploitation doit être inférieur à 5 p. 100

En 2005, les retards liés au matériel représentaient 9,0 p. 100 du temps d'exploitation pendant le chargement de navires. Grâce aux efforts concertés de notre personnel d'entretien, ce taux est passé à 3,8 p. 100 en 2006. Des statistiques semblables pour les retards liés au déchargement de trains n'ont pas encore été obtenues, mais la Compagnie prévoit terminer ce projet en 2007.

Cible : Établir des mesures de productivité

À la réunion bisannuelle de la CETOA, en octobre 2006, la Compagnie a demandé à l'association de l'aider à élaborer des points repères de productivité que pourraient utiliser tous les membres en vue de déterminer l'efficacité de leurs opérations.

Après de longues discussions, les membres de la CETOA ont décidé qu'il ne serait pas pratique de faire des comparaisons de leurs activités vu leurs différentes méthodes d'exploitation. En 2007, Ridley Terminals Inc. tentera de trouver d'autres organisations avec lesquelles elle pourra comparer ses activités.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Objectif

Offrir un milieu de travail sûr, sain et sans accident

Cibles

- > Pas d'accidents avec perte de temps ou jours de travail perdus en 2006
- > Accroître l'efficacité du programme d'inspections prévues
- > Maintenir le Plan de sécurité des installations portuaires conforme aux normes de Transports Canada
- > Terminer l'évaluation des dangers au sujet des nouveaux produits

Ridley Terminals Inc. estime que, dans l'ensemble, sa fiche de sécurité est excellente, surtout en ce qui a trait à la réduction du nombre d'accidents avec perte de temps. L'atteinte de la cible de la Compagnie visant aucun accident avec perte de temps constituera l'indicateur ultime de la réussite du système de sécurité à Ridley Terminals Inc.

Cible : Pas d'accidents avec perte de temps ou jours de travail perdus en 2006

Un seul accident avec perte de temps (une journée de travail) s'est produit en 2006. Cela représente une amélioration considérable par rapport à 2005, bien que la Compagnie n'ait pas atteint son objectif. Ridley Terminals Inc. espère avoir accompli 12 mois complets de travail sans accident avec perte de temps au moment où ce rapport sera présenté, et que l'année 2007 se déroulera sans accident avec perte de temps.

Ridley Terminals Inc. reconnaît les obligations juridiques et morales de la Compagnie envers ses employés. Pour leur fournir un milieu de travail sûr et sain, la Compagnie a instauré un système de gestion de la santé et de la sécurité qui détermine les risques et favorise l'amélioration continue. Ce système a été enregistré au programme de la norme britannique OHSAS 18001.

Plusieurs activités courantes aident la Compagnie à offrir un milieu de travail sûr et sain. Chaque équipe organise des réunions mensuelles de sécurité où on revoit les procédures d'exploitation sûres. On sensibilise quotidiennement le personnel aux questions de sécurité lors des réunions avant le travail. Un barbecue est organisé à chaque trimestre pour le personnel lorsque la Compagnie a passé trois mois sans accident avec perte de temps. En 2007, on veillera particulièrement à ce que les employés embauchés l'an dernier respectent les procédures de sécurité essentielles comme l'accès à des espaces clos, la protection contre les chutes et le verrouillage du matériel pendant les travaux de réparation.

Fiche d'accidents avec perte de temps

Année	2002	2003	2004	2005	2006
Accidents avec perte de temps	2	2	0	3	1
Jours perdus	4	9	0	15	1

Cible : Accroître l'efficacité du programme d'inspections prévues

Ridley Terminals Inc. utilise un programme d'inspections prévues afin de s'assurer que tous les secteurs de l'emplacement sont inspectés régulièrement. Tous les membres de l'équipe de gestion et du Comité de la sécurité participent à ces inspections.

Le parachèvement des inspections prévues a été très médiocre en 2006. Les inspections doivent être effectuées en 30 jours, mais il a fallu en moyenne 136 jours pour terminer les inspections. Des efforts concertés de rattrapage ont été déployés pendant le troisième trimestre de 2006, mais à la fin de l'exercice, quatre des sept inspections prévues étaient en retard.

Année	2003	2004	2005	2006
Nombre moyen de jours requis pour terminer l'inspection prévue	41	31	51	136

On fera le suivi du rendement individuel des membres de la direction en 2007.

Cible : Maintenir le Plan de sécurité des installations portuaire conforme aux normes de Transports Canada

Le Plan de sécurité des installations portuaires de la Compagnie a continué de répondre aux exigences de Transports Canada en 2006. Des tests sont effectués continuellement afin de veiller à ce que ce plan fonctionne efficacement. Une formation additionnelle des coordonnateurs des opérations et des employés de la sécurité a eu lieu au quatrième trimestre de 2006. Ridley Terminals Inc. prévoit continuer à satisfaire aux exigences de Transports Canada en 2007.

POLITIQUE EN MATIÈRE DE SANTÉ, DE SÉCURITÉ ET D'ENVIRONNEMENT

À Ridley Terminals Inc., nous estimons que la santé et la sécurité des gens et la protection de l'environnement revêtent une importance cruciale.

Ridley Terminals Inc. s'engage à :

- > Prévenir les accidents, les blessures et la pollution de l'environnement.
- > Gérer ses activités en respectant toutes les normes et les exigences juridiques en matière d'environnement, de santé et de sécurité.
- > Veiller à déterminer, évaluer et gérer les risques environnementaux liés aux activités de la Compagnie.
- > Réagir rapidement et efficacement aux incidents et aux préoccupations en matière de santé, de sécurité et d'environnement qui découlent de nos activités.
- > Suivre des pratiques et des procédures définies en ce qui a trait à la santé, à la sécurité et à l'environnement.
- > Établir des objectifs et des cibles pour la sécurité et l'environnement dans le cadre de la planification d'affaires.
- > Améliorer sans cesse le rendement en matière de sécurité et d'environnement.



Cible : Terminer l'évaluation des dangers au sujet des nouveaux produits

Ridley Terminals Inc. a une procédure d'analyse des risques avant le travail. Cette procédure est utilisée avant de manutentionner tout nouveau produit et avant d'accomplir des tâches inhabituelles d'exploitation ou d'entretien. En 2006, la Compagnie a étudié les risques liés :

- > au chargement de navires munis d'appareils de manutention au poste à quai de la Compagnie;
- > à la manutention de boulettes de bois à la nouvelle installation de boulettes de bois;
- > au remplacement de la passerelle d'un transporteur à courroie surélevé traversant une route publique et
- > à l'utilisation d'un hélicoptère pour transporter un gros rouleau jusqu'au chargeur de navires.

ENVIRONNEMENT

Objectif

Respecter ou dépasser toutes les exigences environnementales réglementaires

Cibles

- > Réduire ou maintenir la quantité totale de matières en suspension dans l'océan aux niveaux de 2005
- > Dépasser les exigences de conformité relatives aux émissions ou aux déversements en 2006
- > Effectuer une évaluation des risques concernant les nouveaux produits et les tâches

Ridley Terminals Inc. maintient un système de gestion environnementale enregistré à la norme ISO 14001-2004. Ce système de gestion aide la Compagnie à atteindre

son objectif : respecter ou dépasser toutes les exigences environnementales réglementaires. Par conséquent, Ridley Terminals Inc. continue d'avoir une excellente fiche environnementale.

Cible : Réduire ou maintenir la quantité de matières en suspension dans l'océan

Ridley Terminals Inc. mène ses activités en vertu de deux permis environnementaux délivrés par le ministère de l'Environnement de la C.-B. Un permis vise les émissions dans l'atmosphère provenant du terminal et l'autre est pour l'émissaire d'eau du bassin de décantation de la Compagnie.

Le permis d'adduction d'eau établit une limite de la quantité de matières en suspension (QMS) pouvant être émises dans l'océan dans l'émissaire du bassin de décantation du terminal. En 2006, la QMS s'est établie à une moyenne de 15 milligrammes par litre, comparativement à un niveau de 25 milligrammes par litre en 2005. Ce niveau est bien en-deçà de la moyenne de 85 milligrammes par litre fixée par le permis.

Cible : Dépasser les exigences de conformité en ce qui a trait aux émissions ou aux déversements

En 2004, Ridley Terminals Inc. a procédé à une expédition d'essai de copeaux de bois depuis ses installations. Une petite quantité de copeaux sont restés sur place après cet essai. Environnement Canada et Pêches Canada ont informé la Compagnie que l'entreposage continu de copeaux de bois pourrait créer du lixiviat, ce qui entraînerait des répercussions sur le milieu marin situé à proximité. En 2006, la Compagnie a pris des dispositions finales avec l'expéditeur afin que les copeaux de bois soient enlevés des lieux. Il n'y a donc plus de risques d'incidence néfaste sur le milieu marin causée par les copeaux de bois.

Cible : Effectuer une évaluation des risques concernant les nouveaux produits et les tâches

En 2006, la Couronne a instauré des changements à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (« LCEE ») qui font de Ridley Terminals Inc. une « autorité responsable » au sens de cette loi. Depuis, la Compagnie administre l'application de la LCEE aux nouveaux projets concernant le site. Le processus formel et l'approbation des nouveaux projets se déroulent dorénavant sur place.

Le premier projet à être évalué conformément à la LCEE était le projet de boulettes de bois proposé par Houston Pellet Inc. Un Document d'évaluation environnementale (DEE) a été préparé en 2006 et affiché sur le site Web de l'ACEE dans le cadre du processus de consultation publique. Un DEE décrit les risques environnementaux liés à un projet et les mesures d'atténuation qui seront prises en vue de réduire ces risques. Un processus d'évaluation a été effectué en 2006 pour le projet de boulettes de bois et les travaux de construction étaient en cours à la fin de l'année.

ICEC Terminals Company Ltd. était en voie de terminer un DEE pour son projet proposé de soufre en 2006. Ce document devrait être terminé et affiché sur le site Web de l'ACEE durant le premier trimestre de 2007. Une fois qu'il aura été affiché, la période consultation publique pour ce projet débutera.

QUALITÉ

Objectif

Satisfaire aux exigences de la clientèle et des intervenants ou les dépasser

Cibles

- > Améliorer la vitesse de déchargement des trains en 2006 comparativement à 2005
- > Améliorer la vitesse de chargement des navires en 2006 comparativement à 2005
- > Améliorer la fiabilité de la balance du convoyeur 404
- > Déterminer les besoins particuliers des clients et y répondre
- > Établir un programme d'encouragement pour améliorer la productivité

Ridley Terminals Inc. utilise un système efficace de gestion de la qualité, axé sur l'amélioration continue et la satisfaction accrue de la clientèle. Ce système de gestion de la qualité est enregistré selon la norme ISO 9001-2000.

La Compagnie cherche à déterminer les besoins de chaque client et à y répondre afin de satisfaire aux attentes de toute sa clientèle en ce qui a trait à la qualité. Cette partie du rapport annuel explique certaines des réalisations de Ridley Terminals Inc. en 2006.

Cible : Améliorer la vitesse de déchargement des trains en 2006 comparativement à 2005

En 2005, Ridley Terminals Inc. a déchargé 73 trains-blocs de charbon. La durée moyenne de déchargement de ces trains était de 11,30 heures. En 2006, la Compagnie a déchargé 242 trains qui ont été sur place pendant 10,68 heures en moyenne. Cela représente une amélioration de 5 p. 100 du rendement.

En 2006, Ridley Terminals Inc. a utilisé un horaire de travail de 12 heures par jour, 7 jours par semaine. Par conséquent, de nombreux trains arrivaient pendant la nuit, alors qu'il n'y avait pas de personnel au terminal, ou à la fin du quart de travail, lorsqu'il ne restait pas suffisamment de temps pour terminer le déchargement du train. La réduction de la

ÉNONCÉ DE MISSION AU SUJET DE LA QUALITÉ

À la réunion du Conseil d'administration tenue le 2 décembre 1996, RTI a adopté son Énoncé de mission au sujet de la qualité. Cet énoncé a servi de fondement pour l'inscription à l'accréditation ISO 9002-1994 (maintenant ISO 9001-2000). L'Énoncé de mission au sujet de la qualité se lit comme suit :

- > À titre de terminal maritime, Ridley Terminals Inc. fournit des services soutenus de qualité et de rendement élevés en matière de déchargement de wagons, d'entreposage de produits et de chargement de navires.
- > La clientèle de Ridley Terminals Inc. constitue sa raison d'être. Nous nous engageons à lui offrir le meilleur service qui soit, de façon rentable, afin de lui permettre de livrer le meilleur produit possible.
- > Nous avons établi un cadre de gestion participative, afin de respecter cet engagement, tel qu'énoncé dans la Charte de Ridley. Faisant fond sur ces antécédents de service ininterrompu, tous les membres de l'équipe de Ridley Terminals Inc. travaillent en vue de répondre aux besoins et désirs des clients de façon efficace et efficace.

durée moyenne de la manutention obtenue en 2006 est en grande partie attribuable à la bonne volonté que les employés de la Compagnie ont démontré à accomplir des heures supplémentaires à la fin de leur quart afin de manutentionner le plus de trains possible.

Outre la manutention de charbon, la Compagnie a déchargé 107 rames de trains de coke de pétrole en 2006. Ces wagons ont passé en moyenne 40,99 heures sur place. La durée moyenne des activités de manutention a augmenté par rapport à 2005, où 145 rames de trains de coke de pétrole passaient en moyenne 33,68 heures sur place. Les plus longues heures nécessaires pour décharger les wagons de coke de pétrole découlent en grande partie de l'importante différence du tarif ferroviaire pour la manutention de trains-blocs de charbon et des rames de trains de coke de pétrole.

Le tarif ferroviaire fait en sorte que les trains-blocs doivent être déchargés en 6 heures, alors que les rames de trains de coke de pétrole disposent de 48 heures pour être déchargées. Le déchargement des trains-blocs de charbon l'emporte donc sur le déchargement des rames de trains de coke de pétrole en raison de cette différence.

Cible : Améliorer la vitesse de chargement des navires en 2006 comparativement à 2005

En 2005, les navires ont été chargés au rythme moyen de 2 258 tonnes à l'heure. Ce taux a diminué à 1 561 tonnes à l'heure en 2006. Cette baisse découlait en partie de l'augmentation importante du nombre de navires chargé, qui est passé de 25 en 2005 à 58 en 2006.

L'arrivage massif de navires a augmenté en raison de la hausse de leur nombre. À plusieurs reprises, un navire a dû attendre à l'ancre avant d'être chargé. Après les 12 premières heures, le temps écoulé pour le chargement a eu une incidence néfaste sur le taux moyen de chargement parce que le temps passe, mais aucune marchandise n'est chargée à bord du navire.

Ridley Terminals Inc. prévoit améliorer le taux moyen de chargement en 2007, lorsque le terminal reprendra un horaire de 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Cible : Améliorer la fiabilité de la balance du convoyeur 404

Ridley Terminals Inc. ne dispose pas de balance qui donne des poids ayant cours légal. L'instrument sert plutôt à surveiller les opérations, surtout pendant le chargement des navires. Les poids donnés par la balance sont comparés régulièrement à l'expertise du tirant d'eau du navire, ce qui fournit le poids réel du charbon chargé à bord du navire aux fins de la facturation. Cette comparaison a déterminé que la balance ne fournit pas des informations cohérentes.

En 2006, la Compagnie a étudié des options en vue d'améliorer la précision de la balance du convoyeur 404, qui livre tout le charbon aux chargeurs de navires au poste à quai. Au dernier trimestre de 2006, on a décidé de remplacer cet instrument par un nouveau, et de le placer sur une autre partie du convoyeur. La direction croit que ces changements donneront des poids beaucoup plus précis du charbon transporté par le convoyeur 404. Ce projet sera terminé en 2007.

Cible : Déterminer les besoins particuliers des clients et y répondre

En 2006, un des clients de la Compagnie a appris qu'une partie de son charbon ne répondait pas aux spécifications de son client, des roches ayant été mélangées au charbon. Pour aider son client à régler cette question de qualité, la Compagnie a fait tamiser son produit au terminal afin d'enlever toutes les roches présentes dans le charbon.

Ridley Terminals Inc. mène des sondages sur la satisfaction de sa clientèle depuis 2004. Le tableau suivant résume les résultats de ces sondages :

Année	Nombre de clients interrogés	Mesure dans laquelle la Compagnie a répondu aux attentes de la clientèle	Aspects à améliorer
2004	4	4,25/5	Préfère horaire continu (24 heures)
2005	4	4,45/5	Préfère horaire continu (24 heures) Doit pouvoir signer des contrats à long terme
2006	9	4,47/5	Préfère horaire continu (24 heures) Les frais ferroviaires et de remorquage sont élevés

Cible : Établir un programme d'encouragement pour améliorer la productivité

En 2006, le Conseil d'administration et la direction ont songé à mettre en œuvre un programme d'encouragement en vue d'améliorer la productivité. En décembre 2006, le Conseil a approuvé la mise en oeuvre de ce plan pour l'équipe de la direction. Le plan fournira un lien formel entre la rémunération et le rendement et devrait améliorer la productivité de la Compagnie en 2007.

La direction prévoit aussi mettre en oeuvre des programmes d'encouragement pour tous les autres employés. Cette question sera étudiée avec le personnel syndiqué pendant la négociation collective en 2007. Un programme pour les employés non syndiqués sera également élaboré et mis en oeuvre.

Objectif

Être l' « Employeur de choix »

Cibles

- > Mener une étude sur la planification de la relève et créer un plan de relève
- > Améliorer le moral des employés
- > Devenir un des « 50 meilleurs petits employeurs au Canada »
- > Établir des programmes de formation et d'apprentissage novateurs et efficaces
- > Améliorer la participation des membres de l'équipe à l'ISO
- > Étudier et mettre à jour les procédures d'embauche en tenant compte des meilleures pratiques de l'industrie

L'information de presse continue de mentionner la pénurie d'ouvriers qualifiés en Colombie-Britannique. Ridley Terminals Inc. veut être en mesure d'attirer, de former et de conserver les ouvriers dont elle a besoin, et la Compagnie s'est fixé comme objectif en ressources humaines d'être l' « Employeur de choix ». Voici des mesures précises que la Compagnie prend en vue d'atteindre cet objectif.

Cible : Mener une étude sur la planification de la relève et créer un plan de relève

Environ la moitié de l'équipe de la direction pourrait prendre sa retraite au cours des cinq prochaines années. La Compagnie a donc décidé de formuler un plan de relève.

Le défi de l'élaboration d'un plan de relève pour Ridley Terminals Inc. consiste en ce que la Compagnie mène ses activités avec très peu de cadres supérieurs. Cette structure donne peu de possibilités de relève, mais des mesures sont prises en vue de trouver des candidats à l'interne ayant des aptitudes en gestion. Ces employés recevront la formation nécessaire qui les préparera aux possibilités qui se présenteront. La Compagnie aura recours à des services externes pour offrir cette formation à son personnel.

Cible : Améliorer le moral des employés

Les difficultés financières de Ridley Terminals Inc. aux cours des cinq dernières années, en particulier les compressions découlant de ces problèmes financiers, ont eu une incidence néfaste sur le moral des employés. Le revirement financier qui a débuté en 2006 et qui se poursuit en 2007 est un facteur très important pour l'amélioration du moral des employés.

Ce revirement a entraîné une augmentation de 30 p. 100 des effectifs en 2006. L'enthousiasme de ces nouveaux employés et la fierté qu'éprouve notre personnel actuel à former ces nouveaux employés ont eu un impact positif sur le moral du personnel.

Ridley Terminals Inc. dispose d'un programme d'encouragement qui récompense les employés pour chaque année où ils n'ont pas pris de congé de maladie. Des récompenses annuelles sont offertes aux membres de l'équipe qui ont passé un an sans un congé de maladie, et de plus grosses récompenses sont offertes aux membres de l'équipe qui ont passé deux années et plus sans prendre de congé de maladie. En 2006, 12 membres de l'équipe avaient passé un an sans congé de maladie, 5 membres avaient passé deux ans sans congé de maladie et 7 membres avaient



réussi à passer trois ans sans prendre de congé de maladie. En 2005, les nombres étaient respectivement de 10, 3 et 5 à ce chapitre.

Le succès de ce programme continue de se manifester, car le nombre de jours de maladie non liés au travail continue de s'améliorer par rapport à la moyenne nationale et provinciale. Le tableau suivant indique le nombre moyen de jours de maladie non liés au travail par employé pour la Compagnie, comparativement à la moyenne nationale.

Moyenne des absences non liées au travail, par employé

	2002	2003	2004	2005	2006
Ridley Terminals Inc.	9,5	7,2	6,5	5,1	2,9
Moyenne nationale	7,3	7,4	7,5	7,8	N/D
Moyenne de la C.-B	7,8	8,1	7,3	8,5	N/D

Cible : Devenir un des « 50 meilleurs petits employeurs au Canada »

Le sondage sur les « 50 meilleurs petits employeurs au Canada » est parrainé par l'Université Queen's. Les compagnies s'inscrivent afin d'y participer et si elles sont acceptées, des sondages individuels sont envoyés à tous les employés et acheminés ensuite directement à l'université pour analyse.

En 2005, Ridley Terminals Inc. a fait une première demande en vue de participer à ce sondage, mais une proportion insuffisante d'employés de la Compagnie a répondu au questionnaire, et la Compagnie n'a pu faire partie de l'analyse plus poussée.

La direction a décidé qu'il était très peu probable qu'elle obtienne une plus grande participation des employés au sondage en 2006. Par conséquent, Ridley Terminals Inc. n'a pas participé au sondage. La Compagnie se fixe maintenant comme cible d'être parmi les « 50 meilleurs petits employeurs au Canada ».

Cible : Établir des programmes de formation et d'apprentissage novateurs et efficaces

Ridley Terminals Inc. et le Northwest Community College de la région ont continué des discussions en vue de trouver des moyens de promouvoir la formation en apprentissage au sein de la communauté. Un des programmes possibles serait d'offrir aux étudiants en pré-apprentissage une expérience de travail à Ridley Terminals Inc. tout en poursuivant leurs études. Ce programme ira de l'avant si Ridley Terminals Inc. et son syndicat s'entendent sur les

conditions de travail adéquates pour ces étudiants. La direction prévoit étudier cette question avec le syndicat lors de la négociation collective en 2007.

Cible : Améliorer la participation des membres de l'équipe à l'ISO

Comme nous l'avons souligné ailleurs dans ce rapport annuel, Ridley Terminals Inc. dispose de systèmes de gestion de la qualité et de l'environnement enregistrés selon les normes internationales ISO. La Compagnie a aussi un système de gestion enregistré à la norme OSHAS britannique. Tous les employés de la Compagnie doivent comprendre et suivre les procédures établies dans ces systèmes de gestion afin que ceux-ci puissent demeurer efficaces.

Les systèmes de gestion comprennent une exigence de vérification interne devant confirmer que les systèmes fonctionnent efficacement. En 2006, deux employés ont commencé à participer à ce processus en tant que vérificateurs internes (un de l'unité de négociation et l'autre d'une unité de négociation externe).

La Compagnie a aussi commencé à examiner une procédure ISO/OHSAS avec tous les membres de l'équipe à chaque réunion de sécurité mensuelle. Ces examens réguliers permettent à tous les membres de l'équipe de bien comprendre toutes les procédures.

Cible : Étudier et mettre à jour les procédures d'embauche en tenant compte des meilleures pratiques de l'industrie

Comme nous l'avons souligné plus haut, il y a eu une augmentation considérable du nombre d'employés à Ridley Terminals Inc. en 2006. Le processus d'embauche prévoyait déjà la possibilité que les employés de l'usine participent aux entrevues et à la décision de sélection. En 2006, la Compagnie a aussi mis en oeuvre un processus de sélection et de test pré-emploi avec l'aide du Centre d'information sur les carrières local.

Une fois à bord, tous les nouveaux employés reçoivent une orientation complète sur place, y compris toutes les procédures de sécurité. La formation de nouveaux employés pour leurs responsabilités d'emploi a été approfondie et elle se poursuit pour plusieurs d'entre eux.

Ridley Terminals Inc. prévoit embaucher un autre groupe d'employés pendant le premier trimestre de 2007. La direction estime que le processus d'embauche de 2006 a réussi et que ces procédures continueront d'être utilisées pour l'embauche de ces nouveaux employés.

> LIENS DE TRANSPORT À RIDLEY TERMINAL

Cette carte identifie les importantes mines d'exportation de charbon de la Colombie-Britannique et de l'Alberta ainsi que les lignes de chemin de fer pertinentes de ces provinces. Les mines de charbon et les producteurs de coke de pétrole qui expédient présentement leurs marchandises par Ridley Terminals, ainsi que les mines de charbon proposées que la Compagnie pourrait desservir à l'avenir sont indiquées spécifiquement.

- Producteurs actuels à Ridley
- Producteurs proposés à Ridley
- Mines de charbon utilisant Vancouver
- Ligne de chemin de fer
- Villes le long des corridors
- Plus petites villes le long des corridors



> GLOSSAIRE

Surestaries : l'affréteur d'un navire ne doit pas retenir un navire au-delà du délai stipulé 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 surestaries. Ce terme s'applique également au paiement de ce retard.

Prime de célérité : prime payée pour l'achèvement du chargement d'une cargaison plus rapidement que le délai stipulé ou que le délai habituel. Cette expression s'applique aussi au paiement de ce chargement rapide.

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.

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.

OHSAS 18001:1999 : norme relative aux systèmes de gestion de la santé et de la sécurité.

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.

Injection de charbon pulvérisé (ICP) : le charbon ICP est une catégorie de charbon bitumineux broyé en une fine poudre et injecté dans des hauts fourneaux en remplacement du coke pour la production de fonte brute.

QMI : Le Quality Management Institute, une division de l'Association canadienne de normalisation, établi en 1984, est le principal registraire des Systèmes de gestion d'Amérique du Nord.

Chargeur de cale pivotant : gros appareil servant à charger les navires. À l'aide d'un transporteur à courroie, le chargeur peut se déplacer sur trois axes. Giration : déplacement ou pivotement (en rayon) parallèlement à l'axe du navire. Cette opération s'effectue à l'aide d'un bras à cadran et

de rails sur lesquels un train de roues mécanisé déplace le chargeur entre chaque cale du navire. Relevage : mouvement vertical qui s'effectue à l'aide d'un treuil et d'un câble. Navette : mouvement perpendiculaire à l'axe du navire. Cette opération s'effectue à l'aide de roues qui se déplacent sur des rails reliées au principal bras de soutien du chargeur du navire.

Indexateur de wagon : appareil servant à faire avancer les wagons dans le culbuteur rotatif. L'indexateur est muni d'un bras et d'une tête qui se fixent aux attelages des wagons. À l'aide d'un moteur électromécanique sur rails, il déplace un train-bloc entier, faisant avancer un ou deux wagons à la fois dans le culbuteur rotatif en vue de les décharger.

Culbuteur de wagons rotatif : mécanisme servant au déchargement de certains wagons comme les wagons-trémies ou les wagons-tombereaux. Il maintient le wagon dans une section de la voie et fait pivoter la voie et le wagon simultanément afin d'en vider le contenu. Un train-bloc entier de charbon peut être déchargé sans dételer les wagons. Les wagons utilisés pour ces trains sont munis d'attelages rotatifs « tightlock » à une extrémité, que l'on identifie à l'aide d'une bande colorée, habituellement blanche, rouge ou jaune. Le culbuteur tourne les wagons sur l'axe des attelages.

Empileur-récupérateur : gros appareil pouvant à la fois empiler le vrac en piles d'entreposage et le récupérer à l'aide d'une roue-pelle. Les empileurs-récupérateurs sont classés en tonnes à l'heure (th) pour leur capacité et le déplacement sur rails entre les piles de stockage dans la gare. Ils peuvent normalement se déplacer dans trois directions : horizontalement le long des rails, verticalement en relevant la flèche et en pivotant en tournant la flèche.

Boulettes/sphérules de soufre : soufre élémentaire solidifié à l'aide d'un processus en vue de former des sphérules ou des boulettes ou des granules non sphériques.

Hangar de dégel : bâtiment contenant des éléments chauffants infrarouges au gaz naturel et des réflecteurs qui réchauffent les wagons par temps froid afin de réduire la quantité de charbon qui reste dans les wagons une fois qu'ils sont vidés.

Charbon thermique : charbon utilisé pour produire de la vapeur/de l'électricité ou pour le chauffage, incluant l'antracite et le charbon bitumineux non compris dans le charbon à coke.

Boulettes de bois : produit en boulettes comprenant des fibres de bois compressé, sans additifs ou agglomérants.

> DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

EXPLOITATION

PRODUITS

Type de produits	2006 (en milliers de \$)	2005 (en milliers de \$)
Débit	11 830	4 601
Primes de célérité	464	247
Lignes et droits de mouillage	509	173
Entreposage	0	336
Autre	79	95
Total des produits du terminal	12 882	5 452
Produits financiers	44	50
Total des produits	12 926	5 502

Les produits de la Compagnie sont principalement tributaires du volume de marchandises manutentionnées par le terminal et du taux de débit payé par tonne. Les produits du débit s'élevaient à 11,8 millions \$, l'ensemble des produits du terminal se chiffrant à 12,9 millions \$.

Volumés de débit

Le volume manutentionné vient d'un petit nombre de clients. Par conséquent les produits peuvent varier considérablement d'une année à l'autre si on perd un client ou si un nouveau client vient s'ajouter. Les volumes de charbon et de coke de pétrole manutentionnés en 2006 peuvent être répartis comme suit :

	2006	2005
Milliers de tonnes reçues	2 631	1 287
Milliers de tonnes expédiées	2 836	1 015

Les volumes reçus (déchargés des trains) et les volumes expédiés (chargés à bord des navires) ont tous deux plus que doublé en 2006. L'augmentation des volumes était liée à plusieurs nouvelles sources de charbon arrivant à Ridley Terminals Inc.

Les activités de la mine Dillon de Western Canadian Coal Corp. (« WCC ») se sont poursuivies en 2006, produisant du charbon de grade PCI. La mine Dillon constitue un petit dépôt, presque épuisé à la fin de 2006. Après la fin de l'année, WCC a annoncé qu'elle prévoyait ouvrir une nouvelle mine de charbon PCI, la mine Brule. Le permis environnemental de la mine Brule a été approuvé au début de 2007. Le volume de charbon PCI que RTI recevra de WCC devrait donc demeurer constant en 2007.

Au troisième trimestre de 2006, WCC a ouvert la mine Wolverine, produisant un charbon de grade métallurgique. La mine Wolverine a une capacité beaucoup plus grande que la mine Dillon et les volumes ont donc augmenté au

troisième et au quatrième trimestre de 2006. Cette mine devrait accroître le total des volumes manutentionnés par Ridley Terminals Inc. en 2007 car elle fonctionnera pendant toute l'année civile.

Les volumes accrus manutentionnés en 2006 comprenaient le début des expéditions régulières de charbon thermique de la mine Coal Valley, en Alberta. La Compagnie a manutentionné des expéditions « à demande » de Coal Valley au cours des années passées, dont une en 2005. À la fin de 2005, Coal Valley a terminé l'agrandissement de sa mine et une entente à court terme a été signée, avec l'aide du CN Rail, concernant l'expédition d'une partie de la production additionnelle de cette mine depuis Ridley Terminals Inc. La Compagnie négocie présentement un contrat à long terme avec la mine Coal Valley et espère maintenir ou augmenter en 2007 le volume qu'elle manutentionne de cette mine.

La Compagnie a aussi manutentionné du charbon en vertu de contrats à court terme avec deux autres compagnies en 2006. La Pine Valley Mining Corp. a expédié du charbon au terminal de sa mine Willow Creek à partir de la fin de 2005. Ces expéditions ont cessé lorsque Pine Valley a demandé la protection de la Loi sur la faillite et a cessé sa production en octobre 2006.

NEMI Northern Energy & Mining Inc. a ouvert sa mine Trend en février 2006 et tout le charbon de cette mine devrait être expédié depuis Ridley Terminals Inc. Cette mine a cessé sa production en 2006 alors que NEMI apportait des améliorations à l'usine de préparation du charbon.

Pendant que la mine était fermée, NEMI a aussi demandé la protection de la Loi sur la faillite au moment où elle procédait à la restructuration de son entreprise. Cette restructuration s'est terminée en novembre 2006, le résultat étant que NEMI a transféré sa mine Trend à la compagnie Peace River Coal Limited Partnership. NEMI est propriétaire de 20 % du partenariat, Anglo Coal Canada Inc. est propriétaire de 60 % et Hillsborough Resources Limited est propriétaire des 20 % qui restent. Ridley Terminals Inc. espère conclure une entente à long terme avec Peace River Coal Limited Partnership en 2007.

Des expéditions de coke de pétrole ont été reçues de l'usine de valorisation de pétrole lourd Husky, à Lloydminster, en Saskatchewan, et des activités de sables pétrolifères de la Suncor, à Fort McMurray, en Alberta. Une petite quantité de volume additionnel de coke de pétrole provient de Regina, en Saskatchewan. Ces expéditions sont manutentionnées en vertu d'accords à court terme.

Le volume total de coke de pétrole expédié a augmenté de 22%, et 467 000 tonnes de ce produit ont été chargées en 2006 comparativement à 383 000 tonnes en 2005. Ces expéditions fluctuent selon la conjoncture pour la vente de coke de pétrole sur les marchés d'outremer.

Taux de débit

En 2006, le total des produits du terminal divisé par le total de tonnes expédiées a donné une moyenne de 4,54 \$ par tonne expédiée, ce qui est inférieur au résultat de 5,37 \$ par tonne obtenu en 2005. Cette baisse est liée à plusieurs facteurs.

En 2006, le nombre de tonnes expédiées était de 205 000 supérieur au nombre de tonnes reçues. La moitié des produits de la Compagnie est payée en fonction des tonnes reçues et l'autre est payée en fonction des tonnes expédiées, la moyenne des produits a régressé parce que seulement la moitié des produits imputés pour l'expédition a été gagnée en 2006 pour ces 205 000 tonnes.

Le résultat contraire s'est produit en 2005, où la quantité de tonnes reçues était de 272 000 tonnes supérieure à celle expédiée. Par conséquent, en 2005, les produits pour la réception ont dépassé les produits pour l'expédition. La division du total des produits par les tonnes expédiées augmente donc la moyenne des produits par tonne expédiée.

Les taux de débit confidentiels versés par tonne sont négociés individuellement avec chaque client. Les taux négociés peuvent être influencés par la valeur du produit expédié, par le nombre de fois que le produit est retourné au cours de l'année, par le fait que les nouvelles mines ont besoin de taux moins élevés pendant leur période de démarrage et par d'autres facteurs. Lorsqu'un client a un produit à faible rotation, cela entraîne en général des produits moins élevés pour la Compagnie pour l'espace d'entreposage qui est réservé dans la cour pour ce produit, ce qui peut alors justifier des taux plus élevés.

Une autre raison pour laquelle les produits moyens par tonne expédiée ont été plus élevés en 2005 est que le total des produits du terminal comprenait les produits d'entreposage reçus en 2005. La Compagnie n'a pas reçu aucun de produits d'entreposage en 2006. On explique plus bas les produits d'entreposage.

Primes de célérité

Ridley Terminals Inc. gagne des produits de primes de célérité chaque fois que le temps nécessaire au chargement d'un navire est inférieur aux staries accordées. Si le temps nécessaire pour le chargement dépasse les staries accordées, la Compagnie doit alors verser une indemnité de surestaries au navire. Cette indemnité est déduite des produits des primes de célérité. La Compagnie gagne une prime de célérité pratiquement pour chaque navire chargé.

En 2006, la Compagnie a gagné 464 000 \$ en produits nets de célérité pour 58 navires chargés, par rapport à 247 000 \$ en produits nets de célérité pour 25 navires chargés en 2005. Ridley Terminals Inc. prévoit gagner davantage de produits de célérité en 2007 car un plus grand nombre de navires seront chargés. Ces produits augmenteront également lorsque la Compagnie reprendra un horaire

de tous les jours, 24 heures sur 24, car le chargement des navires se fera alors de façon continue ce qui réduira le temps nécessaire pour charger chacun d'eux.

Lignes et droits de mouillage

Chaque navire qui est chargé au poste de mouillage de la Compagnie verse des droits de lignes et droits de mouillage. Les produits des lignes sont des droits fixes par navire, alors que les produits des droits de mouillage varient selon la taille du navire et la période passée à quai. Ridley Terminals Inc. a reçu beaucoup plus de produits de lignes et de mouillage en 2006 en raison du plus grand nombre de navires chargés.

Produits d'entreposage

Les contrats de débit comprennent en général des dispositions selon lesquelles les clients versent des produits d'entreposage à la Compagnie si leur produit dépasse les limites d'entreposage pendant plus de 30 jours. La plupart des années, Ridley Terminals Inc. ne gagne pas de produits d'entreposage parce que les clients de la Compagnie font rouler leur produit en le chargeant à bord de navires peu après son arrivée au terminal.

En 2005, la Compagnie a signé une entente avec un client concernant le montant final dû pour l'entreposage de son produit en 2003. Par conséquent, Ridley Terminals Inc. a gagné des produits d'entreposage de 336 000 \$ en 2005. Aucun produit d'entreposage n'a été gagné en 2006.

Autres produits

Les autres produits de l'exercice se chiffrent à 79 000 \$, une baisse par rapport aux autres produits de 95 000 \$ en 2005. Cette catégorie comprend les produits pour la fourniture de services supplémentaires aux clients de la Compagnie. En 2006, par exemple, la Compagnie a gagné des produits pour le criblage du produit d'un client, sur place. On ne prévoit pas que les autres produits changeront considérablement en 2007.

Produits financiers

La Compagnie a enregistré un produits financiers de 44 000 \$ en 2006, une diminution par rapport aux produits financiers de 50 000 \$ en 2005. Cette régression découle du fait que la Compagnie détenait un solde de caisse moyen moins élevé en 2006 comparativement à 2005. Ridley Terminals Inc. prévoit obtenir un produits financiers supérieur en 2007, à mesure que les produits augmentent, ce qui donnera un solde d'encaisse moyen plus élevé.

DÉPENSES

Les salaires, traitements et avantages sociaux sont la plus importante dépense d'exploitation de la Compagnie, et représentaient 60,0 % des dépenses d'exploitation en 2006 et 56,7 % des dépenses d'exploitation en 2005. Voici les principales composantes des salaires, traitements et avantages sociaux :

Salaires, traitements et avantages sociaux	2006 (en milliers de \$)	2005 (en milliers de \$)
Salaires et traitements de base	4 367	3 600
Paye exceptionnelle	1 517	844
Prestations de retraite	679	551
Assurance-maladie	460	370
Avantages sociaux obligatoires	234	203
Primes de productivité	232	124
Autre	180	147
Total des salaires, traitements et avantages sociaux	7 669	5 839

La convention collective actuelle de la Compagnie expire le 30 juin 2007. Les paragraphes qui suivent expliquent que les coûts de la Compagnie devraient changer en 2007, mais il n'est pas possible de prévoir les changements qui feront partie de la nouvelle convention collective.

Salaires et traitements de base

La hausse importante du nombre d'employés en 2006 a eu la plus grande influence sur les sommes versées pour les salaires, les traitements et les avantages sociaux. Ridley Terminals Inc. comptait 46 employés au début de l'année, et 60 employés à la fin de l'année. La Compagnie prévoit engager de 10 à 15 autres employés au cours du premier trimestre de 2007. Cette démarche est nécessaire pour permettre à la Compagnie de reprendre un horaire de 24 heures, toute la semaine. En augmentant ses heures d'exploitation, Ridley Terminals Inc. sera plus en mesure de répondre aux besoins de ses clients et d'offrir un roulement plus rapide de trains et de navires au terminal.

La convention collective de la Compagnie prévoit des augmentations salariales deux fois l'an, d'après l'augmentation de l'Indice des prix à la consommation (IPC) pour Vancouver. Tous les employés non syndiqués reçoivent des augmenta-

tions basées sur la même formule. En 2006, les salaires et les traitements ont augmenté de 2,1 % par suite de la hausse de l'IPC.

Paye exceptionnelle

Outre les salaires et traitements de base, la convention collective prévoit le paiement des heures supplémentaires et plusieurs autres primes et différentiels. La plupart des employés non syndiqués de la Compagnie sont également admissibles à cette paye additionnelle. L'augmentation de l'IPC aux salaires et traitements de base était un facteur de la hausse de la paye exceptionnelle en 2006.

La majeure partie des heures supplémentaires est versée à deux fois le taux horaire de base. En 2006, 72 % de la paye exceptionnelle comprenait des heures supplémentaires. La journée de travail normale des employés syndiqués compte un quart de 12 heures. Pour minimiser les retards du chargement des navires, nos employés ont souvent travaillé quatre heures de plus à la fin de leur quart. Les heures supplémentaires ont également été requises pour les gros travaux d'entretien. Ridley Terminals Inc. croit que lorsque la Compagnie reprendra un horaire de 24 heures, toute la semaine, cela réduira le paiement d'heures supplémentaires, surtout en ce qui a trait au déchargement de trains.

Les employés peuvent accumuler une partie de leurs heures supplémentaires et les utiliser comme congés plus tard. Ils peuvent aussi accumuler une portion de leur paye additionnelle que la Compagnie doit leur verser lorsqu'ils travaillent des jours fériés. La paye exceptionnelle de la Compagnie est réduite en fonction de la valeur des heures en réserve prises en congés.

Les employés reçoivent aussi plusieurs primes et différentiels. On leur verse une prime de 50 % de leur salaire de base pour les heures régulières travaillées le dimanche. En 2006, la Compagnie a utilisé un horaire en fonction duquel la plupart des employés travaillaient un dimanche sur trois. En 2007, la Compagnie prévoit adopter un horaire où les employés travailleront chaque deux dimanches, ce qui augmentera les coûts des primes du dimanche.

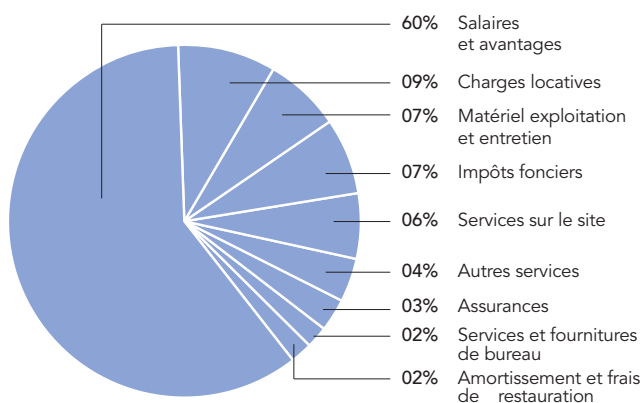
Des différentiels de quart sont versés aux employés qui font le quart de 12 heures. Cela se chiffrait à 1,40 \$ par heure à la fin de 2006. Des différentiels de premiers soins sont versés aux employés qui détiennent un certificat de premiers soins.

Régimes de retraite

Les dépenses des régimes de retraite sont calculées selon les principes comptables généralement reconnus. Ces exigences sont énoncées à l'article 3461 du Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés. La Compagnie se fie sur le travail de son actuaire, Mercer Human Resource Consulting, afin de calculer les dépenses des régimes de retraite conformément à ces exigences.

En 2006, les dépenses des régimes de retraite se sont établies à 679 000 \$, une augmentation par rapport à 551 000 \$ en 2005. Cette hausse découlait principalement

Dépenses d'exploitation 2006



de deux facteurs. Les obligations du régime, selon une approche de solvabilité, ont augmenté considérablement à la fin de 2005 parce que le taux d'intérêt à long terme a diminué. Par ailleurs, le rendement de l'actif détenu dans le régime de pension a été inférieur aux prévisions.

À la fin de 2006, il n'y avait qu'une petite augmentation des obligations du régime, en partie à cause que les taux d'intérêt à long terme ont légèrement augmenté. Les valeurs de l'actif du régime ont augmenté considérablement, à cause des cotisations supplémentaires versées dans le régime par la Compagnie en 2006 et des très bons rendements des obligations du régime au cours du quatrième trimestre de 2006. Par suite de ces changements et d'autres facteurs, l'actuaire a fait savoir à la Compagnie que les dépenses des retraites en 2007, calculées selon les principes comptables généralement reconnus, diminueront à 257 900 \$.

Assurance-maladie

Pour attirer et conserver les employés, Ridley Terminals Inc. a instauré un programme complet d'assurance-maladie. Celui-ci comprend une assurance-vie, une assurance invalidité de longue durée (ILD), des prestations d'assurance-maladie complémentaire et une assurance soins dentaires. L'assurance-vie et l'assurance ILD sont influencées par les hausses de salaire ou de 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 effectifs de Ridley Terminals Inc. augmente depuis plusieurs années et c'est l'un des facteurs qui a fait augmenter le coût de l'assurance-vie et de l'assurance ILD.

Les taux d'assurance-maladie complémentaire et d'assurance soins dentaires sont principalement influencés par le bilan des réclamations faites à la Compagnie. Les réclamations par employé ont augmenté presque à chaque année. Par conséquent, le coût de ces prestations a connu une hausse considérable. Les taux des prestations médicales sont renouvelés en août de chaque année.

Avantages prévus par la loi

Les avantages prévus par la loi comprennent la portion de la Compagnie du 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 CPP sont fondées sur les taux fixés par le Gouvernement du Canada. Les taux du RPC n'ont pas changé en 2006, alors que les taux des primes de l'AE ont diminué. Une autre diminution des primes d'AE a été annoncée en 2007, mais les taux du RPC demeureront les mêmes.

Les taux de la CAT sont fixés à l'échelle de l'industrie et ils ont régressé au cours des dernières années. La fiche de sécurité de la Compagnie influe également sur le taux de la CAT. L'excellente fiche de sécurité de Ridley Terminals Inc. lui a permis d'obtenir des escomptes par rapport au taux moyen de l'industrie. Le taux de la CAT de la Compagnie a donc régressé en 2006 et en 2007.

Prime de productivité

Ridley Terminals Inc. verse une prime de productivité à tous les employés. Cette prime est l'accumulation de la moitié des produits nets des primes de célérité gagnées par la Compagnie. Cette prime permet d'encourager le personnel à charger les navires rapidement et efficacement.

Autres coûts

Plusieurs autres coûts sont compris dans la catégorie des salaires, traitements et avantages. Cela comprend les coûts du recrutement et de la réinstallation des nouveaux employés, les coûts de la formation du personnel et les allocations pour les outils et la condition physique. La hausse de ces coûts en 2006 était principalement attribuable aux coûts additionnels du recrutement et des conférences. La Compagnie a envoyé des représentants à la Conférence canadienne sur le charbon et à la Conférence de la Coal Export Terminal Operators Association, événements qui ne se produisent qu'aux deux ans.

Location à bail

Des frais de location à bail sont payés au propriétaire de la Compagnie, l'Administration portuaire de Prince Rupert, principalement en fonction d'un taux par tonne expédiée. Cette dépense a augmenté pour s'établir à 1,09 million \$, comparativement à 0,37 million \$ en 2005, conformément à la hausse considérable des volumes expédiés en 2006. Les frais de location à bail devraient progresser encore considérablement en 2007 car les volumes expédiés continueront d'augmenter.

Coûts d'entretien et de gestion du matériel

Les coûts d'entretien et de gestion du matériel ont diminué de 1,22 million \$ en 2005 à 0,95 million \$ en 2006. La plus importante partie des coûts d'entretien du matériel est habituellement le contrat annuel de peinture, mais aucuns travaux de peinture n'ont été requis en 2006. Ces coûts avaient diminué en 2006, mais des travaux de peinture en retard devront être effectués par la Compagnie en 2007. Les coûts d'entretien de l'équipement devraient également augmenter en 2007 car la Compagnie prévoit remplacer deux courroies de convoyeur.

Services publics

Les plus importants coûts de services publics de la Compagnie consistent aux frais d'électricité et ensuite de gaz naturel. Ces coûts ont augmenté de 0,59 million \$ en 2005 à 0,77 million \$ en 2006. Le volume accru manutentionné en 2006 constitue la principale raison de la hausse des coûts de services publics.

Autres services

Les coûts d'autres services se composent principalement des coûts versés pour les services externes comme les contrats d'inspection du matériel et les services techniques, de consultants et juridiques. En 2006, ces coûts étaient légèrement inférieurs à ceux de 2005.

Assurance

Ridley Terminals Inc. maintient 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 coûts d'assurance ont légèrement augmenté, passant de 0,38 million \$ en 2005 à 0,41 million \$ en 2006.

Services et fournitures de bureau

Les coûts des services et des fournitures de bureau ont augmenté de 0,25 million \$ en 2005 à 0,29 million \$ en 2006 en raison des coûts de nettoyage plus élevés et des dépenses plus élevées pour les fournitures et l'entretien informatiques. La Compagnie prévoit d'autres hausses des coûts de nettoyage en 2007 lorsque le terminal reprendra un horaire de 24 heures, toute la semaine.

Coûts d'amortissement et de restauration

Les coûts d'amortissement et de restauration ont augmenté de 16 p. 100, passant de 0,21 million \$ en 2005 à 0,23 million \$ en 2006. Cette hausse est liée à l'achat de nouvelles immobilisations en 2006, incluant 4 nouveaux véhicules. Ces immobilisations ont remplacé des biens totalement amortis. Ridley Terminals Inc. prévoit que le terminal de boulettes de bois sera prêt et en exploitation en 2007 et les coûts capitalisés pour ce projet seront amortis. L'aménagement du terminal de soufre ne sera probablement pas terminé avant 2008.

RESSOURCES DE TRÉSORERIE ET LIQUIDITÉ

En 2006, le solde de trésorerie de la Compagnie a diminué de 1,07 million \$ à 0,33 million \$. La Compagnie a également reçu des contributions de Transports Canada afin de couvrir ses pertes d'exploitation et ses acquisitions d'immobilisations, Ridley Terminals Inc. n'ayant pas généré suffisamment de trésorerie pour soutenir ses activités. Conformément aux modalités de cette entente de contribution, Ridley Terminals Inc. ne pouvait réclamer des sommes qui porteraient son solde de trésorerie à plus de 1,00 million \$.

La Compagnie a réclamé 1,52 million \$ pour l'insuffisance d'encaisse d'exploitation et 0,28 million \$ pour les immobilisations, pour un total de 1,80 \$ million en 2006. À la fin de 2006, 0,67 million \$ de ces contributions du gouvernement étaient à recevoir de la Couronne.

En 2005, la Compagnie a reçu 4,48 millions \$ en contributions pour l'insuffisance d'encaisse et 2,63 millions \$ pour les immobilisations, pour un total de 7,11 millions \$. Outre ces sommes, Ridley Terminals Inc. a reçu une contribution excédentaire de 0,96 million \$ pour 2005. Cette somme doit être remise à la Couronne et est inscrite au bilan comme passif.

En 2005, 2,45 millions \$ de ces contributions étaient liés au règlement de réclamations d'obligations. Cette somme était comprise dans les acquisitions d'immobilisations, dans le cadre de l'aménagement des biens du terminal de soufre.

Ridley Terminals Inc. n'a pas d'entente de contribution avec Transports Canada pour 2007, et la Compagnie croit qu'elle générera suffisamment d'encaisse de ses activités afin de les maintenir.

RÉGIMES DE RETRAITE

La Compagnie maintient deux régimes de retraite pour ses employés. Le régime de retraite des employés de Ridley Terminals Inc. offre des avantages à tous les membres de l'équipe de la Compagnie, alors que le régime de retraite complémentaire pour les gestionnaires de Ridley Terminals Inc. offre des prestations complémentaires aux membres de l'équipe dont le régime de retraite serait limité par un plafond imposé au régime de retraite fondamental de l'Agence du revenu du Canada.

Les cotisations totales de la Compagnie au régime de retraite des employés de Ridley Terminals Inc. s'élevaient à 1,39 million \$ en 2006, comparativement à 0,97 million \$ en 2005. L'évaluation actuarielle de ce régime de retraite au 1er janvier 2006 a déterminé que le régime a un déficit à long terme de 1 005 000 \$. Par conséquent, Ridley Terminals Inc. doit verser des cotisations additionnelles de 39 000 \$ pendant une période de 15 ans débutant en 2005 ainsi que des cotisations additionnelles de 65 600 \$ pendant 15 ans à partir de 2006.

L'évaluation actuarielle a également déterminé que le régime a un ratio de solvabilité de 82,7 p. 100. Par conséquent, Ridley Terminals Inc. doit verser des cotisations additionnelles visant à éliminer l'insuffisance comprenant 142 800 \$ par année pour une période de cinq ans débutant en 2004, 174 000 \$ par année pour une période de cinq ans débutant en 2005 et 505 600 \$ par année pour une période de cinq ans débutant en 2006.

Le coût afférent du service actuel du régime est déterminé en tant que pourcentage des salaires cotisables des membres. Ce taux de cotisation a aussi augmenté, passant de 11,0 p. 100 en 2003 à 13,7 p. 100 en 2004, à 14,6 p. 100 en 2005 et à 14,9 p. 100 en 2006.

Les exigences de financement pour le régime de retraite en 2007 seront déterminées lorsque l'évaluation actuarielle du régime de retraite au 1er janvier 2007 sera effectuée. La Compagnie doit poursuivre ses évaluations actuarielles annuelles tant que le ratio de solvabilité demeure inférieur à 100 p. 100.

La cotisation de la Compagnie au régime de pension complémentaire pour les gestionnaires de Ridley Terminals Inc. était de 129 000 millions \$ en 2006, soit deux fois plus que de coutume, aucune cotisation n'ayant été versée en 2005.

IMMOBILISATIONS

Pendant plusieurs années, et surtout pendant que le flux d'encaisse de la Compagnie ne lui permettait pas de couvrir ses frais d'exploitation, on limitait par le fait même l'acquisition d'immobilisations. La plus importante augmentation des immobilisations est au chapitre des sommes

capitalisées pour les biens du terminal de soufre de la Compagnie. Ces coûts comprenaient la somme du règlement des obligations, tel que mentionné plus haut, ainsi que d'autres frais comme les taxes municipales et la location à bail.

Le budget d'investissements 2007 de Ridley Terminals Inc. est beaucoup plus gros car la Compagnie prévoit un excédent de flux d'encaisse d'exploitation et utiliser cette encaisse pour des projets qui amélioreront l'efficacité et la sûreté opérationnelles du terminal. Les éléments importants du budget d'investissements 2007 comprennent le projet d'automatisation des empileurs-récupérateurs de la Compagnie, le remplacement d'un bulldozer et les travaux de modification du culbuteur de wagons pour la manutention des wagons d'aluminium.

RÉCLAMATIONS JURIDIQUES

Il n'y a aucune autre réclamation en souffrance contre Ridley Terminals Inc. pouvant avoir des répercussions importantes sur la position financière de la Compagnie, sur ses résultats d'exploitation ou ses liquidités.

PRINCIPES COMPTABLES

Les états financiers de la Compagnie ont été préparés en dollars canadiens, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Lorsque d'autres méthodes comptables existaient, la direction a retenu celles qui conviennent le mieux aux circonstances. Ces principes ont été appliqués selon une base conforme à l'exercice précédent.

PERSPECTIVES

La Compagnie a enregistré un profit en 2006, après avoir enregistré des pertes pendant quatre des cinq exercices précédents. De nouveaux volumes de produits sont nécessaires afin que la Compagnie maintienne des activités rentables.

La meilleure possibilité de volume additionnel devrait venir des activités habituelles de la Compagnie pour la manutention de charbon. Les prix de vente du charbon métallurgique ont atteint des niveaux record en 2005 et ils demeurent plus élevés que jamais. Certaines mines ont élargi leur production et d'autres nouvelles mines ont été ouvertes. De plus, l'activité considérable de mise en valeur de nouvelles mines charbonnières au Canada se poursuit, en particulier dans le marché habituel de la Compagnie, soit le Nord-Est de la C.-B.

Comme nous l'avons mentionné dans la section consacrée aux volumes de débit, Ridley Terminals Inc. croit que les volumes de charbon continueront d'augmenter en 2007.

La diversification demeure un objectif clé pour la Compagnie. Elle dépend presque exclusivement du charbon, ce qui complique l'exploitation du terminal lorsque le volume de cette marchandise diminue. Il est donc impératif de réduire le risque de problèmes financiers à l'avenir.

Ridley Terminals Inc. prévoit que les travaux de construction du terminal à boulettes de bois seront terminés au deuxième trimestre de 2007 et que cette installation sera dès lors opérationnelle. Les volumes de ce terminal seront peu considérables au départ, mais la Compagnie espère qu'ils augmenteront considérablement au cours des prochaines années.

En 2006, Ridley Terminals Inc. a signé un accord de projet visant l'aménagement d'une partie du terminal de soufre, dont la construction n'a jamais été terminée. La Compagnie prévoit que les travaux d'achèvement de cette installation se termineront en 2007 et que le terminal commencera à manutentionner du soufre en 2008.

RISQUES OPÉRATIONNELS

La Compagnie tire ses revenus de la manutention de produits en vrac, la plupart d'entre eux étant présentement traités en vertu de contrats à court terme. La perte d'un client ou l'inaptitude à conclure de nouveaux contrats pourrait avoir des répercussions considérables sur les revenus de la Compagnie, son niveau d'activités et son résultat net.

Ridley Terminals Inc. exploite un terminal hautement automatisé qui utilise de gros équipements mécaniques. Toute défectuosité de ces équipements aurait des répercussions sur les gains et le flux de trésorerie de la Compagnie. Elle a contracté une assurance afin de réduire le risque de défectuosité de ses équipements.

La Compagnie ne connaît pas de risques majeurs pour l'environnement, la santé ou la sécurité. Des procédures ont été instaurées en vue de régler les risques environnementaux mineurs, comme les déversements d'huile de graissage ou d'hydrocarbures. La Compagnie étudie les procédures ou les précautions additionnelles requises pour la manutention écologique et sûre de tout nouveau produit. Ridley Terminals Inc. a aussi des systèmes enregistrés de gestion de la qualité, de l'environnement, de la santé et de la sécurité. Ces systèmes aident la Compagnie à identifier et à réduire ses risques.

> GOUVERNANCE GÉNÉRALE

Ridley Terminals Inc. a été constituée en société le 18 décembre 1981 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions et elle est devenue une société d'État filiale à cent pour cent le 31 juillet 1991. La Loi maritime du Canada a pris effet le 1er novembre 2000 et la Compagnie est devenue une société d'État mère qui figure dans la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. En 2007, la Compagnie prévoit adopter le nom de « Ridley Terminals Canada », conformément au Programme de coordination de l'image de marque et sous réserve de l'approbation du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et du Conseil du Trésor.

Le Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités nomme les administrateurs de la Compagnie, y compris le président du Conseil et chef de la direction, avec l'approbation du Gouverneur en conseil. Le Conseil d'administration est responsable devant la Couronne de la bonne intendance de la Compagnie. Le Conseil examine et approuve l'orientation stratégique de la Compagnie, telle qu'établie dans le Plan d'entreprise, afin de s'acquitter de cette responsabilité. Il surveille également le rendement réel par rapport au plan lors de ses réunions régulières avec la direction.

En 2005, le Secrétariat du Conseil du Trésor a publié son rapport intitulé « Examen du cadre de gouvernance des sociétés d'État du Canada : Répondre aux attentes des Canadiens et des Canadiennes ». La Mesure no 6 du rapport stipule que : « Le gouvernement apportera les changements législatifs nécessaires pour s'assurer que les postes de premier dirigeant et de président du conseil d'administration des sociétés d'État ne seront pas occupés par la même personne ».

En 2006, le Conseil d'administration a préparé un projet de modification du Règlement administratif de la Compagnie. Cette modification séparerait les postes de président du Conseil et de chef de la direction. Le Conseil prévoit que cette modification sera approuvée en 2007, conjointement avec la nomination d'un président du Conseil et d'un président-directeur général pour Ridley Terminals Inc.

Le Conseil tient compte des répercussions que peuvent avoir ses décisions sur tous les intervenants de la Compagnie. Ces intervenants comprennent l'actionnaire, les employés de la Compagnie, la communauté locale et l'économie régionale le long du corridor du Nord-Ouest. En bout de ligne, le Conseil doit exercer sa responsabilité de prendre des décisions dans l'intérêt de la Compagnie.

Le Conseil s'acquitte de ses responsabilités de rapport financier et de contrôle interne par le biais d'un comité de vérification composé de trois membres ne faisant pas partie de la direction. Le Comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et avec les vérificateurs

externes afin d'étudier la portée et le résultat de la vérification financière et d'examiner les états financiers et les questions de rapport financier connexes avant de présenter les états financiers au Conseil d'administration, pour approbation.

Le Bureau du vérificateur général du Canada a effectué un Examen spécial de la Compagnie en 2005. Ce rapport est disponible sur le site Web de la Compagnie à www.rti.ca. Les changements mis en œuvre à ce jour comprennent la nomination de vérificateurs internes et l'approbation du Plan d'entreprise 2006-2010 de la Compagnie. Comme on l'a souligné plus haut, la séparation des postes de président du Conseil et de chef de la direction est également en cours. Les progrès concernant d'autres recommandations ont été retardés car la Compagnie attend que le président du Conseil soit nommé.

Le Conseil est également chargé d'évaluer l'efficacité du président et chef de la direction, du président et directeur de l'exploitation et du Conseil en général. Le Conseil a étudié les Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques, publiées par le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le Conseil prévoit examiner ces lignes directrices de façon régulière afin d'identifier et de régler certains aspects liés à la gouvernance.

En mai 2006, le mandat du président du Conseil et chef de la direction, M. Mike Tarr, a expiré. Les administrateurs remercient M. Tarr de ses conseils et du leadership qu'il a offerts.

Voici la liste des membres du Conseil ainsi que la durée de leur mandat :

Rhoda R. Witherly
Notaire
Mandat : 3 ans, jusqu'au 30 avril 2006

Susanne Stushnoff
Procureure
Mandat : 3 ans, jusqu'au 13 avril 2008

Wayne H. Stoilen
Comptable agréé
Mandat : 3 ans, jusqu'au 13 avril 2008

Penelope Denton
Infirmière autorisée (à la retraite)
Mandat : 3 ans, jusqu'au 10 mai 2008

> RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Les états financiers ci-joints de Ridley Terminals Inc. et toute l'information contenue dans le rapport annuel de la société sont la responsabilité de la direction, et 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 société 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 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 société, soit la vérificatrice générale du Canada. Son rapport est inclus avec les états financiers.

Le président et directeur de l'exploitation,



G. Slocombe

Le directeur des Finances,



C. McIntyre

Le 9 février 2007

> RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de Ridley Terminals Inc. au 31 décembre 2006 et les états des résultats et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la société dont j'ai eu ma connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions, à la Loi maritime du Canada et ses règlements et aux statuts et aux règlements administratifs de la société.

La vérificatrice générale du Canada,



Sheila Fraser, FCA
Vancouver, Canada
Le 9 février 2007

> B I L A N

31 décembre
(en milliers de dollars)

	2006 \$	2005 \$
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	330	1 068
Débiteurs (note 4)	2 479	329
Apport à recevoir du gouvernement (note 13)	670	570
Stocks	3 285	2 574
Charges payées d'avance	115	106
	<u>6 879</u>	<u>4 647</u>
Immobilisations (note 5)	12 361	12 073
Actif au titre des prestations constituées (note 6)	1 436	593
Autres actifs à long terme (note 7)	745	784
	<u>21 421</u>	<u>18 097</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 298	857
Apport du gouvernement à rembourser (note 13)	960	-
	<u>2 258</u>	<u>857</u>
À long terme		
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (note 8)	2 118	2 056
Apports du gouvernement reportés pour les immobilisations (notes 9, 13)	3 084	2 844
Obligation locative (note 14)	87	130
	<u>5 289</u>	<u>5 030</u>
	<u>7 547</u>	<u>5 887</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (note 10)	136 042	136 042
Surplus d'apport (note 10)	64 000	64 000
Déficit accumulé	(186 168)	(187 832)
	<u>13 874</u>	<u>12 210</u>
	<u>21 421</u>	<u>18 097</u>

Engagements et éventualités (notes 14, 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Pour le Conseil
Un administrateur,

Wayne H. Stollen

Un administrateur,

Penelope Eaton

> ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU DÉFICIT ACCUMULÉ

Exercice terminé le 31 décembre
(en milliers de dollars)

	2006 \$	2005 \$
Produits		
Produits du terminal	12 882	5 452
Produits financiers	44	50
	<u>12 926</u>	<u>5 502</u>
Charges		
Salaires et avantages	7 669	5 839
Loyers et charges locatives (note 14)	1 093	374
Utilisation et entretien du matériel	954	1 223
Impôts fonciers	915	956
Services sur le site	767	585
Autres services	457	497
Assurance	408	384
Services et fournitures de bureau	292	248
Amortissement et frais de restauration	229	214
	<u>12 784</u>	<u>10 320</u>
Bénéfice (perte) avant aide gouvernementale	<u>142</u>	<u>(4 818)</u>
Aide gouvernementale (note 13)	<u>1 522</u>	<u>4 477</u>
Bénéfice net (perte nette)	1 664	(341)
Déficit accumulé au début de l'exercice	<u>(187 832)</u>	<u>(187 491)</u>
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(186 168)</u>	<u>(187 832)</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

> ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre
(en milliers de dollars)

	2006 \$	2005 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette)	1 664	(341)
Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	202	168
Amortissement des apports du gouvernement pour les immobilisations (note 9)	(35)	(14)
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	(5)	3
Obligation locative	(13)	–
Charge au titre de la mise hors service d'immobilisations (note 8)	62	59
Actif au titre des prestations constituées	(843)	(418)
Variations d'éléments du fonds de roulement		
Débiteurs	(2 150)	345
Apport à recevoir du gouvernement	(100)	(570)
Stocks	(711)	254
Charges payées d'avance	(9)	77
Créditeurs et charges à payer	441	(214)
Apport du gouvernement à rembourser (note 13)	960	–
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(537)	(651)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(490)	(2 883)
Produits de la cession d'immobilisations	5	–
Paieement d'un loyer reporté (note 14)	–	(550)
Recouvrement d'un loyer reporté	39	6
Obligation locative	(30)	(43)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(476)	(3 470)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Apport du gouvernement pour les immobilisations (note 13)	275	2 636
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	275	2 636
Diminution nette de l'encaisse	(738)	(1 485)
Encaisse au début de l'exercice	1 068	2 553
Encaisse à la fin de l'exercice	330	1 068

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

> NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2006

(les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars)

1 - STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La société, constituée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions le 18 décembre 1981, exploite une installation pour transporteurs de 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 1^{er} 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. Le 29 septembre 2005, le gouverneur en conseil a pris un décret, conformément à l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui ordonne à la société de s'abstenir de conclure des contrats à long terme (de plus de 18 mois) ou de licence pour la manutention de marchandises, sans avoir obtenu le consentement par écrit du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Cette directive a été révoquée le 7 février 2006. La société est une société d'État fédérale exemptée de l'impôt sur les bénéfices.

2 - PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Constatation des produits

Les revenus de transit sont calculés en multipliant le taux des volumes en transit prévu au contrat par le nombre de tonnes manutentionnées et constituent la majeure partie des produits de Ridley Terminals Inc. La moitié (50 %) des produits sont constatés à l'arrivée du charbon à l'installation du terminal et l'autre moitié au moment du chargement sur le navire.

Évaluation des stocks

Les stocks sont composés de fournitures, de pièces consommables et de pièces pour réparations. Les stocks sont évalués au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

Amortissement

L'installation du 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. L'installation 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 dans la période au cours de laquelle naît l'obligation et il sera amorti sur la durée de vie utile des immobilisations. En 2002, la valeur comptabilisée de l'installation du terminal a été réduite à la valeur recouvrable résiduelle minimale à son aliénation, soit sa valeur d'exploitation soit sa valeur de récupération. Exception faite des actifs du terminal de soufre et du terminal de granulés de bois, l'amortissement est calculé sur la valeur résiduelle, moins la valeur de récupération, selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 34 ans. La société n'a pas comptabilisé d'amortissement sur les actifs du terminal de soufre et du terminal de granulés de bois, car ils ne sont pas terminés et ne sont pas utilisés.

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

Machinerie et matériel	10 % et 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 % et 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 la période au cours de laquelle elle naît, par exemple au moment de l'acquisition d'un actif. Cette valeur est ajustée 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 sont 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 société comptabilise ses obligations découlant des régimes de retraite des employés, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la société a adopté les conventions 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 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des actifs du régime, selon le plus élevé des deux, est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs.
- > L'actif transitoire découlant de l'application initiale de cette convention est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs.

Aide gouvernementale

Comme le gouvernement du Canada est l'actionnaire de la société, 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 société est reportée et amortie selon la même méthode que pour l'immobilisation connexe.

3 - VIABILITÉ DE LA SOCIÉTÉ

Au cours des trois derniers exercices, Ridley Terminals Inc. n'a pas généré des revenus suffisants pour répondre à ses besoins d'exploitation. Pour assurer la continuité de l'exploitation, la société doit obtenir des revenus supplémentaires ou recevoir d'autres apports du gouvernement du Canada. La dépendance de la société à l'égard de ses clients actuels est analysée à la note 16.

En février 2006, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il mettait fin au processus en cours en vue de se départir de la société. À la suite de cette annonce, Transports Canada a continué d'examiner les solutions en présence pour assurer l'avenir et la viabilité de la société.

4 - DÉBITEURS

	2006	2005
	\$	\$
Débiteurs		
Comptes clients	2 359	280
Autres	120	49
	2 479	329

5 - IMMOBILISATIONS

	2006		2005	
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
	\$	\$	\$	\$
Installations				
du terminal	239 198	230 936	8 262	8 303
Terminal de soufre	3 763	–	3 763	3 675
Terminal de				
granulés de bois	168	–	168	–
Machinerie				
et matériel	2 017	1 895	122	77
Mobilier et matériel				
de bureau	1 509	1 463	46	18
	246 655	234 294	12 361	12 073

Au 31 décembre 2004, la société faisait l'objet de diverses réclamations et poursuites de créanciers ayant pris part à la construction du terminal de soufre. En 2004, la direction a négocié des ententes de règlement avec les créanciers, sous réserve de leur approbation par le gouvernement du Canada. En janvier 2005, la société a obtenu l'approbation requise. En mars 2005, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds nécessaires au règlement des réclamations dans le cas d'un accord de contribution pour la période de janvier à avril 2005 (note 13). Le paiement à ces créanciers et les frais juridiques connexes, de 2 450 937 \$, ont été inscrits à l'actif conformément aux conventions comptables de la société.

6 - ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES

La société 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 meilleurs 60 mois consécutifs ouvrant droit à pension, et les pensions sont indexées à raison de 3 % par année.

	2006	2005
	\$	\$
Coût des services rendus de la période	702	617
Intérêts débiteurs	1 152	1 120
Rendement réel des actifs des régimes	(2 545)	(1 549)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	(845)	2 900
Coûts pour l'exercice	(1 536)	3 088
Écarts entre les coûts de la période et le coût comptabilisé au cours de la période		
Rendement des actifs des régimes	1 228	397
Gain actuariel	1 170	(2 751)
Actif transitoire	(183)	(183)
Charge de retraite nette comptabilisée	679	551

Les données relatives aux régimes de retraite à prestations déterminées de la société à la date de mesure du 31 décembre 2006 dans leur ensemble sont les suivantes :

	2006	2005
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	22 829	18 480
Coût des services rendus au cours de la période	702	617
Intérêts débiteurs	1 152	1 120
Cotisations des employés	153	126
Prestations versées	(829)	(414)
Perte actuarielle (gain actuariel)	(845)	2 900
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	23 162	22 829
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	18 660	16 432
Rendement réel des actifs des régimes	2 545	1 549
Cotisations patronales	1 522	9 67
Cotisations salariales	153	126
Prestations versées	(829)	(414)
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	22 051	18 660
Situations de capitalisation - déficit à la fin de l'exercice	(1 111)	(4 169)
Actif transitoire non amorti	(902)	(1 085)
Perte actuarielle nette non amortie	3 449	5 847
Actif au titre des prestations constituées	1 436	593

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

	%	%
Taux d'actualisation au début de l'exercice, utilisé pour déterminer la charge de retraite nette	5,00	6,00
Taux d'actualisation à la fin de l'exercice, utilisé pour déterminer les informations à fournir à la fin de l'exercice	5,25	5,00
Taux de rendement à long terme prévu pour les actifs des régimes	7,00	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.

La durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite est de 11 ans (2005 - 11 ans).

La dernière évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation a été effectuée au 31 décembre 2005. Cette évaluation a révélé un déficit d'exploitation de 1 005 000 \$. Pour financer ce déficit, la société devra verser 39 000 \$ par année pendant une période de 15 ans à compter de 2005, et 65 600 \$ par année pendant une période de 15 ans à compter de 2006. L'évaluation a également révélé une insuffisance de liquidités de 2 256 000 \$ et un ratio de liquidité de 82,7 %. Comme le ratio de liquidité est inférieur à 100 %, la société doit effectuer des paiements spéciaux de 142 800 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2004, de 174 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2005, et de 505 600 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2006 pour éliminer cette insuffisance. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée en date du 31 décembre 2006, mais elle n'est pas encore terminée.

Au 31 décembre 2006, les paiements futurs pour financer le déficit et les paiements spéciaux pour financer l'insuffisance de liquidités représentaient au total :

	\$
2007	927
2008	927
2009	784
2010	610
2011	105
Exercices subséquents	902
Total des paiements minimaux	4 255

7 - AUTRES ACTIFS À LONG TERME

	2006	2005
	\$	\$
Loyer reporté (note 14)	505	544
Avance à un cadre, garantie par une hypothèque, sans intérêt ni modalités de remboursement déterminées	240	240
	745	784

La juste valeur de l'avance à un cadre ne peut être déterminée en raison de l'absence de marché pour l'actif.

8 - OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

	2006	2005
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	2 056	1 997
Charge de désactualisation	62	59
Solde à la fin de l'exercice	2 118	2 056

Conformément au bail immobilier conclu par la société avec l'Administration portuaire de Prince Rupert (note 14), la société 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.

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 repose sur plusieurs hypothèses. Ces hypothèses comprennent le coût estimatif non actualisé de restauration du terrain en cas de dommages environnementaux, de 1 806 111 \$, et le coût estimatif non actualisé d'enlèvement des immobilisations du terminal, 1 800 000 \$, qui devront tous deux être engagés à la fin de la vie utile estimative des immobilisations du terminal de la société en 2024. Ces coûts sont actualisés au taux sans risque ajusté en fonction de la qualité de crédit de 3 %.

En 2006, la société n'a pas engagé ni réglé de nouveaux passifs, ni révisé les flux de trésorerie estimatifs.

9 - APPORTS DU GOUVERNEMENT REPORTÉS POUR LES IMMOBILISATIONS

	2006	2005
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	2 844	222
Apports du gouvernement reportés reçus au cours de l'exercice (note 13)	275	2 636
Amortissement des apports du gouvernement pour les immobilisations	(35)	(14)
Solde à la fin de l'exercice	3 084	2 844

10 - 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 société, valeur déclarée de 25,55 \$ par action

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

	2006	2005
Émis et entièrement libéré	\$	\$
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
	136 042	136 042

En février 2004, la société a conclu un accord de contribution avec le gouvernement du Canada. L'accord prévoyait le versement à la société des fonds nécessaires pour rembourser sa dette de 64 millions de dollars. Ces fonds ont été portés au bilan comme surplus d'apport dans l'avoir de l'actionnaire.

11 - JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La société investit ses fonds dans une banque à charte canadienne.

Les valeurs comptables de la trésorerie, des débiteurs, des créditeurs et des charges à payer équivalent à la juste valeur fondée sur l'échéance à court terme de ces instruments.

12 - OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Ridley Terminals Inc. est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La société 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 dans les notes 5, 9 et 13 et les baux conclus avec l'Administration portuaire de Prince Rupert décrits dans la note 14 sont des opérations entre apparentés.

13 - AIDE GOUVERNEMENTALE

	2006	2005
	\$	\$
Exploitation	1 522	4 477
Immobilisations	275	2 636
	1 797	7 113

La société a conclu des accords de contribution avec le gouvernement du Canada pour obtenir une aide du gouvernement en vue de financer ses besoins d'exploitation et d'immobilisations. L'aide gouvernementale destinée aux besoins d'exploitation a été comptabilisée dans l'état des résultats. L'aide destinée aux besoins d'immobilisations est reportée et amortie dans les résultats au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties (note 9).

La société a reçu 5 036 937 \$ au cours de la période de janvier à avril 2005. Sur cet apport, 2 550 937 \$ ont servi à financer ses besoins d'immobilisations. La somme de 2 450 937 \$ a servi à régler diverses créances privilégiées sur la société (note 5). Le reste, soit 2 486 000 \$, a servi à financer les besoins d'exploitation de la société.

En vertu de l'accord de contribution pour la période de mai à décembre 2005, la société a reçu 1 506 000 \$ au cours de 2005. La société a reçu un dernier apport de 1 530 000 \$ en 2006, dont 569 572 \$ étaient dus à la société le 31 décembre 2005. Le reste de cet apport final qui s'élevait à 960 428 \$ sera remboursé au gouvernement du Canada et a été constaté à titre de passif au 31 décembre 2006. Sur les apports, 1 990 572 \$ ont servi à combler le déficit d'exploitation de la société; les apports nécessaires au financement du déficit d'exploitation de 2005 totalisent donc 4 476 572 \$. Le reste de ces apports, soit 85 000 \$, a servi à financer les besoins d'immobilisations. Cela porte donc à 2 635 937 \$ le total des apports reçus par la société pour financer ses besoins d'immobilisations en 2005.

En vertu de l'accord de contribution pour la période de janvier à décembre 2006, la société a reçu 1 127 000 \$ au cours de l'exercice. Un autre apport de 670 000 \$ dû à la société à la fin de l'exercice est présenté comme débiteur au bilan. Sur ces apports, 1 522 353 \$ ont servi à combler le déficit d'exploitation de la société. Le reste de l'apport, soit 274 647 \$, a servi à financer les besoins d'immobilisations de la société.

14 - ENGAGEMENTS

La société loue un terrain de l'Administration portuaire de Prince Rupert pour son terminal. Le contrat de location initial d'une durée de 25 ans commençant en 1984 comporte une option de renouvellement de 20 ans. Les loyers sont calculés en fonction d'un taux par tonne de volume en transit et sont indexés chaque année en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

En 2005, la société a conclu un accord avec l'Administration portuaire de Prince Rupert pour prolonger l'option de renouvellement de 20 ans à 30 ans. Dans le cadre de cet accord, la société a versé à l'avance 550 000 \$ au titre du loyer. La société a effectué ce paiement pour compenser les augmentations futures du loyer attribuables à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Le paiement est inclus dans les autres actifs à long terme comme loyer reporté (note 7).

Le bail pour le terminal de soufre est d'une durée de 10 ans commençant en 1999, renouvelable deux fois pour une période de dix ans. Le bail pour le terminal de soufre a été renégocié avec l'Administration portuaire de Prince Rupert en 2002, ce qui fait que le paiement des loyers a cessé en 2002 et a repris en 2004. Les loyers minimaux totaux exigibles en vertu du bail sont passés en résultat selon la

méthode linéaire sur la durée du bail. L'excédent des charges locatives sur les loyers payés est comptabilisé comme une obligation locative dans les passifs à long terme au bilan.

Au 31 décembre 2006, les loyers futurs minimaux s'établissaient comme suit :

	\$
2007	120
2008	120
Total des loyers minimaux	240

15 - ÉVENTUALITÉS

La société 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 société.

16 - DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

La société dépend de la production de deux fournisseurs de charbon qui représentaient 57,7 % des produits de la société en 2006 (2005 - 41,2 %). La société et l'un de ses fournisseurs ont signé un accord sur les volumes en transit qui prend fin le 31 mars 2010. Aux termes de l'accord, le fournisseur a la possibilité de renouveler l'accord deux fois pour une période de cinq ans. La société et l'autre fournisseur n'ont pas conclu d'accord à long terme. Les comptes clients de ces deux fournisseurs importants s'élevaient à 1 704 787 \$ au 31 décembre 2006 (2005 - 184 161 \$).

17 - CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres correspondants ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée pour l'exercice.

> INFORMATIONS COMPARATIVES QUINQUENNALES

K\$	2006	2005	2004	2003	2002
Exploitation					
Tonnes expédiées	2 836	1 015	905	2 702	1 820
Bénéfice					
Revenus	12 882	5 452	4 930	15 897	14 530
Revenu de placements	44	50	65	76	30
Dépenses	(12 784)	(10 320)	(10 033)	(12 556)	(11 720)
Bénéfice d'exploitation	142	(4 818)	(5 038)	3 417	2 840
Intérêt débiteur	-	-	(210)	(2 244)	(3 298)
Aide gouvernementale	1 522	4 477	3 954	-	-
Réduction de la valeur des immob.	-	-	-	-	(6 100)
Bénéfice net (perte)	1 664	(341)	(1 294)	1 173	(6 558)
Dépenses d'investissement	490	2 883	375	16	672
Bilan au 31 décembre					
Immobilisations	12 361	12 073	9 139	9 176	9 360
Dette	-	-	-	63 961	63 995
Capital-actions	136 042	136 042	136 042	136 042	136 042
Surplus d'apport	64 000	64 000	64 000	-	-
Indicateurs de rendement					
Revenus/tonne expédiée (note 1)	\$4,54	\$5,37	\$5,45	\$5,88	\$7,98
Bénéfice d'exploitation/revenus	1,1 %	(89,1)%	(103,3)%	21,1 %	19,4 %
Bénéfice net/immobilisations	13,5 %	(2,8)%	(14,2)%	12,8 %	(70,1)%
Nbre de membres de l'équipe au 31 déc.	61	46	45	48	55

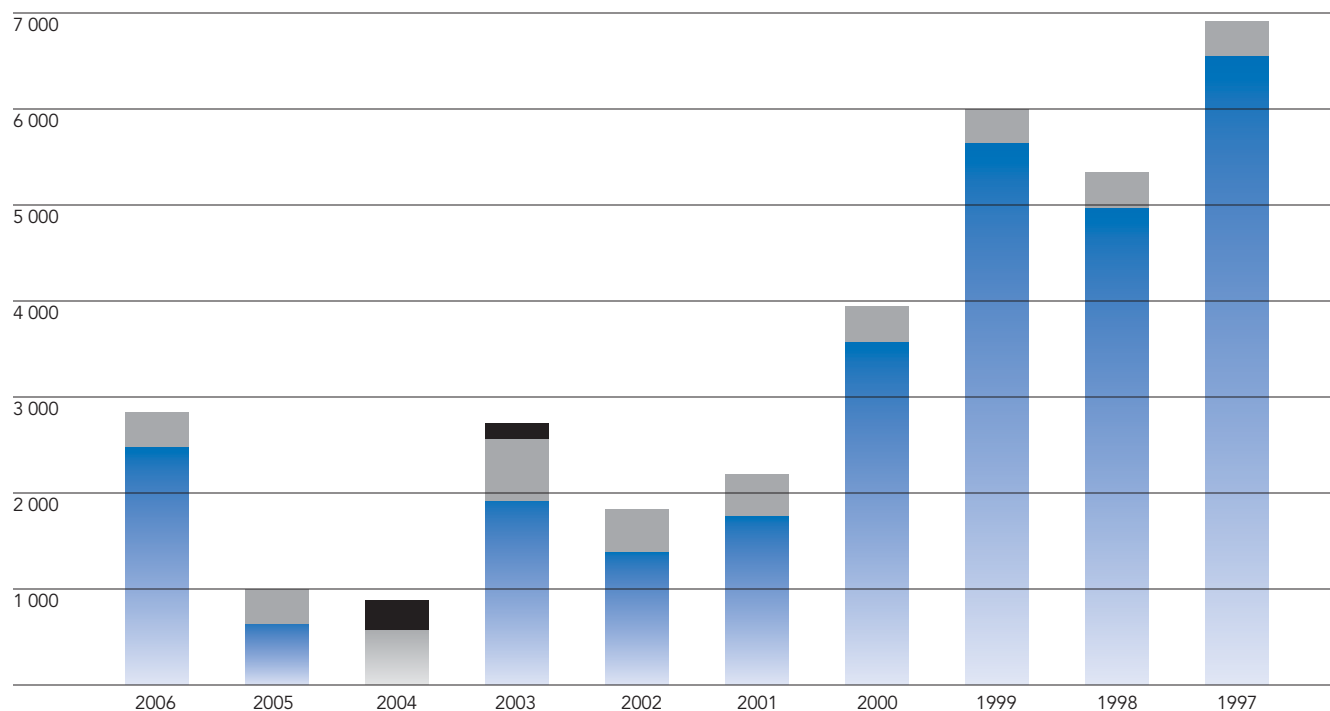
Note 1:

Les années où la Compagnie a reçu d'importants revenus d'entreposage et les années où il y a une augmentation ou une diminution considérable de la quantité de charbon entreposée au terminal, le revenu par tonne expédiée n'est pas représentatif du taux de débit moyen exigé par la Compagnie pour la manutention du charbon au terminal.

Produit expédié

Kt

- Minéral de fer
- Coke de pét.
- Charbon



ADMINISTRATEURS

Penelope A. Denton *
Infirmière autorisée (à la retraite)
Prince Rupert, C.-B.

Wayne Stoilen *
Comptable agréé
Delta, C.-B.

Suzanne Stushnoff
Procureure
Prince Rupert, C.-B.

Rhoda R. Witherly*
Notaire
Prince Rupert, C.-B.

* Membre du Comité de vérification

DIRIGEANTS

Gregory A. Slocombe
Président et directeur
de l'exploitation

Cameron D. McIntyre, c.a.
Directeur, Finances,
et secrétaire général

DIRECTION

Dennis E. Blake
Coordonnateur,
Contrôle du matériel

Thomas D. Harvey
Coordonnateur électrique

Mel Kuemper
Coordonnateur mécanique

Kenneth J. Lindenberger
Coordonnateur, Exploitation

Bill Myers
Coordonnateur,
Ressources humaines

Peter J. Petersen
Coordonnateur, Exploitation

Conseiller juridique
Fasken, Martineau, DuMoulin
Vancouver, C.-B.

Vérificateurs externes
Le Bureau du vérificateur
général du Canada
Ottawa, Ontario

Vérificateurs internes
Vohora & Company
Prince Rupert, C.-B.

Pour obtenir de plus amples
renseignements, prière de
communiquer avec :
Gregory A. Slocombe
Président et directeur de l'exploitation
Téléphone : (250) 624-9511, poste 111
Télécopieur : (250) 624-4990
Courriel : gslocombe@rti.ca

Web : www.rti.ca

ou d'écrire à :
Ridley Terminals Inc.
Terminal charbonnier de Ridley Island
C.P. 8000
Prince Rupert (Colombie-Britannique)
V8J 4H3



Ridley Terminals Inc.

Terminal charbonnier de Ridley Island
C.P. 8000
Prince Rupert (Colombie-Britannique)
V8J 4H3