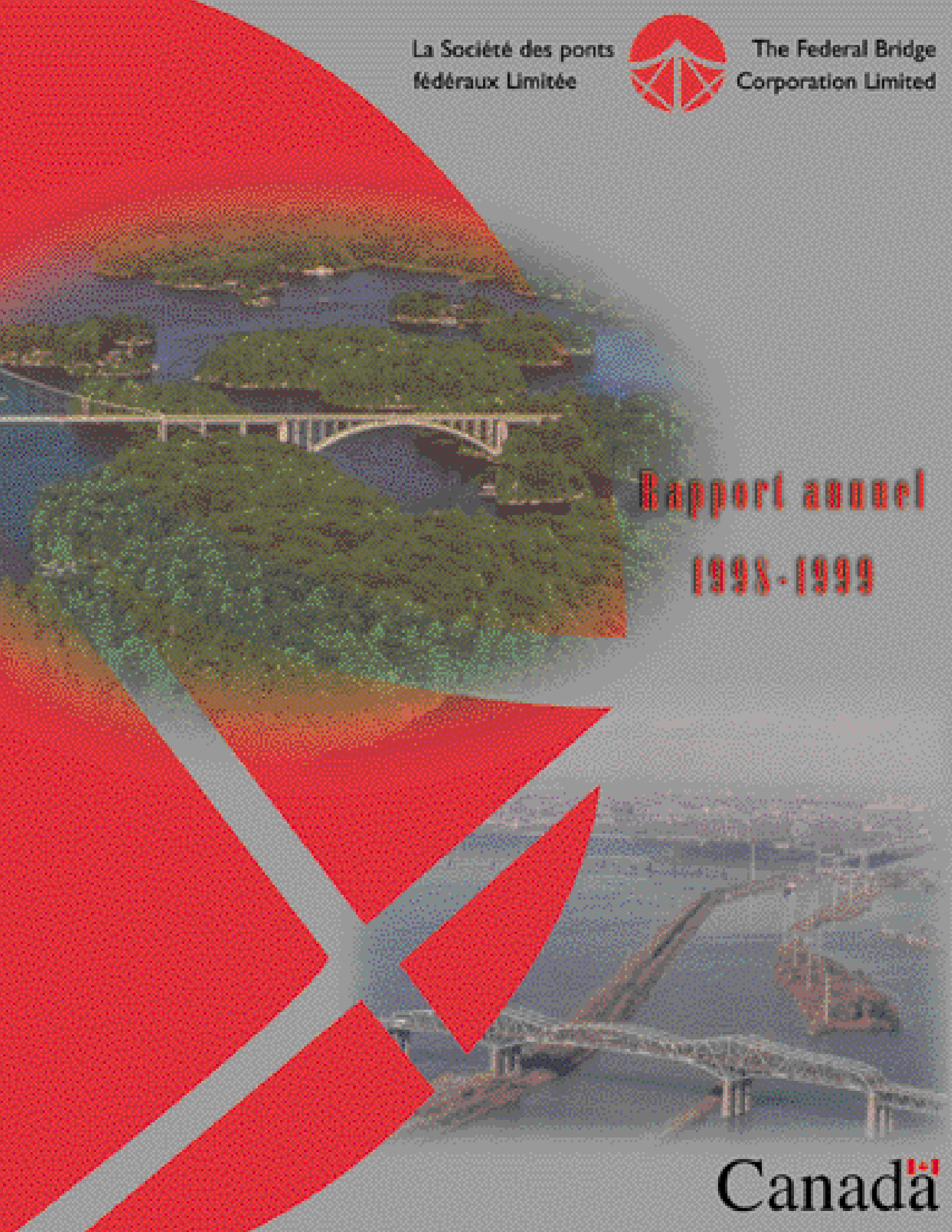


La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited



**Rapport annuel
1998-1999**

Canada 



Énoncé de mission

La Société des ponts fédéraux Limitée fournira un service sécuritaire et efficace aux usagers de ses installations, selon de solides principes d'affaires. Elle soulignera ainsi la précieuse contribution du gouvernement du Canada pour aider les Canadiennes et les Canadiens à rencontrer leurs besoins en matière de transport.



La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited

Lettre à l'honorable David Collenette, ministre des Transports

L'honorable David Collenette, c.p., député

Le 26 juillet 1999

Monsieur le ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1999.

Dans son Plan d'entreprise de 1999, la Société s'est fixée comme objectif d'adopter une stratégie de gestion à valeur ajoutée et davantage dictée par le marché. C'est avec plaisir que je peux vous informer que les changements globaux apportés pendant la courte période d'exploitation de la Société cadrent avec cet objectif et qu'ils ont déjà permis de réaliser d'importantes économies.

Ce rapport annuel contient également les états financiers de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 1999, tels que vérifiés par le Vérificateur général du Canada.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Michel Fournier

Canada 





Le présent rapport, qui couvre la période allant du 1^{er} octobre 1998 au 31 mars 1999, est le premier rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée.

La *Loi maritime du Canada* (le projet de loi C-9) a reçu la sanction royale le 11 juin 1998. Elle établissait la nouvelle politique maritime nationale canadienne, prévoyant la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été dissoute et on a confié la gérance et l'exploitation des ouvrages de la voie maritime servant à la navigation à une nouvelle société sans but lucratif. Les responsabilités de l'Administration relatives aux ponts et structures de la voie maritime ne servant pas à la navigation n'ont pas été transférées à la société sans but lucratif.

La Société des ponts fédéraux Limitée a été constituée en société pour superviser la gestion des sept ponts et ouvrages ne servant pas à la navigation. Cela a aussi créé la possibilité de regrouper toutes les structures fédérales semblables en une seule société spécialisée dans les ponts, routes, tunnels et autres ouvrages civils.

Les ponts, les routes et les tunnels forment une partie intégrante de la vie quotidienne des gens : banlieusards, touristes, voyageurs et piétons les utilisent régulièrement. Sans ces structures, notre façon de se déplacer serait perturbée. Mais le rôle

qu'elles jouent au sein de notre économie et dans le cadre de nos systèmes d'intervention d'urgence est moins apparent. Les hommes et les femmes dévoués qui voient à la bonne marche de ces ouvrages fournissent un service inestimable à notre société. L'entretien de ces ponts, routes et tunnels afin qu'ils demeurent sécuritaires, de même qu'une utilisation maximale de ces ouvrages, est essentiel au bien-être de notre société.

À titre de société d'État, la Société des ponts fédéraux Limitée est gérée comme toute autre entreprise. Elle a comme mandat d'être rentable pour son seul actionnaire, le gouvernement du Canada. Nous avons comme vision de regrouper en une seule Société tous les ponts, tunnels, et certaines routes et voies navigables, gérés par le gouvernement fédéral. Ainsi, tous ces ouvrages fédéraux pourraient être exploités de la même manière, selon des règles uniformes. La normalisation des politiques et des méthodes de gestion pour tous les ouvrages fédéraux permettra d'améliorer leur efficacité et de fournir les services à temps. Ceci réduira de beaucoup les coûts d'exploitation et d'administration, réalisant ainsi des économies supplémentaires pour les contribuables canadiens.

Soumise aux mêmes attentes de rentabilité, d'imputabilité et de transparence que les Canadiennes et les Canadiens entretiennent envers leurs agences gouvernementales, la Société des ponts fédéraux Limitée a une double responsabilité. Elle remplit plusieurs fonctions traditionnelles des agences gouvernementales, s'acquittant d'objectifs importants de politique publique tout en respectant, dans la mesure du possible, les mêmes principes que les entreprises du secteur privé.

Le présent rapport expose les objectifs et les réussites de la Société pendant ses six premiers mois d'exploitation, ainsi que le détail des projets et des plans en cours pour l'exercice financier à venir.



Le pont Jacques-Cartier

Construit entre 1926 et 1929, ce pont a été inauguré comme un pont à péage le 24 mai 1930 par le Premier ministre William Lyon Mackenzie King. Pendant ses 69 ans d'existence, il a subi de nombreuses modifications. Initialement nommé «Pont du Havre» car les Commissaires du havre de Montréal avaient amorcé le projet, il a été rebaptisé «Pont Jacques-Cartier» quatre ans après sa mise en service.

Le gouvernement du Canada a aboli le péage de ce pont en 1962. Il est actuellement le deuxième pont du Canada au chapitre de l'achalandage, avec 41 millions de passages par an.

Profil de l'entreprise

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État qui a été constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions*. La Société a été chargée de remplacer l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) comme entité responsable des actifs de l'AVMSL ne servant pas à la navigation, à savoir : le pont des Mille-Îles, le pont International de la voie maritime, le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure, le pont Mercier (prolongement sud) et le tunnel de Melocheville.

La cession a inclus aussi les droits, titres et intérêts que l'AVMSL détenait dans tous les biens immobiliers situés sur les îles de Cornwall, Second Crab et Stanley, ainsi que dans la ville de Cornwall. Elle inclut aussi tous les terrains récupérés du lit du fleuve Saint-Laurent à l'Île de Cornwall et les terrains de l'Île de Cornwall auparavant connus sous le nom de terrains de l'Ottawa and New York Railway.

Outre les ouvrages ne servant pas à la navigation cédés par l'AVMSL, le mandat de La Société des ponts fédéraux Limitée est assez vaste pour qu'elle puisse gérer des ponts ou des ouvrages ailleurs au Canada si le gouverneur en conseil le juge nécessaire.

Les activités auxquelles la Société peut se livrer sont décrites à l'annexe 2 de son document de constitution et sont les suivantes :

- a) acquérir des terrains pour construire, entretenir et exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis. Selon la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société peut le faire seule ou de concert avec les autorités compétentes des États-Unis;
- b) acquérir ou construire et entretenir des terrains pour gérer et exploiter de tels ouvrages ou autres biens si le gouverneur en conseil le juge nécessaire;
- c) acquérir ou assumer la responsabilité de tous les biens, droits ou entreprises cédés par l'AVMSL;
- d) avec l'approbation du gouverneur en conseil, louer des terrains, des biens ou de l'énergie hydraulique détenus en son nom ou pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou en celui de Sa Majesté la Reine du chef du Canada.



Historique de nos ponts

Impact sur les coûts

Il est important de reconnaître que les activités de la nouvelle Société des ponts fédéraux Limitée ne représentent aucun coût supplémentaire pour la gestion, l'exploitation et l'entretien des ouvrages anciennement propriété de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. L'AVMSL s'est acquittée de ces tâches pendant plusieurs années. Elle a presque toujours facturé tous ces coûts aux diverses administrations des ponts, le reste étant payé par les utilisateurs de la voie maritime.

Afin de procurer à La Société des ponts fédéraux Limitée une période de transition suivant sa constitution en société, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), société sans but lucratif, et Transports Canada ont négocié une entente de services d'un an qui permettra à la SPFL de bénéficier des services de la CGVMSL à un montant équivalant à 2,6 fois ses coûts. La SPFL élabore actuellement une structure organisationnelle qui lui permettra de compléter elle-même ces activités. Elle sera mise en place avant l'expiration de cette entente d'un an.

Le pont Champlain

Construit entre 1957 et 1962, le pont Champlain était à son origine un pont à péage. Le Conseil des ports nationaux a reçu l'autorisation de construire le pont et a retenu les services du bureau P.L. Pratley de Montréal comme ingénieur-conseil, avec les bureaux P. Ewart et Lalonde et Valois comme associés. Pendant les 28 années que le pont Champlain a été à péage, le tarif est demeuré fixe à 25 cents pour les automobilistes. Le gouvernement du Canada a aboli ce péage en 1990. C'est aujourd'hui le pont le plus achalandé du Canada, avec 48 millions de passages par an.



L'autoroute Bonaventure

Construite entre 1965 et 1967, l'autoroute Bonaventure était l'une des contributions fédérales à Expo '67 ayant pour but d'assurer un meilleur accès au pont Champlain. À son ouverture, on ne pouvait y accéder du côté nord que par la rue Wellington. Vu l'augmentation de circulation prévue pour l'exposition universelle, l'autoroute était extrêmement importante. Elle a été inaugurée officiellement le 21 avril 1967, une semaine avant l'ouverture d'Expo '67.

Mandat

Dans le cadre de son mandat, la Société des ponts fédéraux Limitée gère efficacement les ouvrages fédéraux dont elle est responsable. Elle veille plus particulièrement à ce que :

- ◆ ***Les ouvrages soient sécuritaires.***
Les ouvrages doivent être sécuritaires et ne représenter aucun danger ou menace pour la vie ou la propriété des usagers.
- ◆ ***Les ouvrages soient bien entretenus et que leur durée utile soit maximisée.***
Des programmes d'entretien ordinaire et majeur doivent être en place afin d'assurer que les ouvrages demeurent en très bon état, pour en prolonger la durée utile. Tous les travaux sont réalisés selon une approche commerciale par laquelle on tient compte des coûts par rapport aux avantages.
- ◆ ***Les ouvrages du patrimoine soient conservés comme il se doit.***
On préservera les renseignements historiques liés directement à un ouvrage fédéral, ou à tout ouvrage historique, afin de promouvoir le patrimoine canadien.
- ◆ ***Les travaux d'entretien respectent l'environnement.***
Toutes les réparations doivent suivre les étapes nécessaires pour prendre en considération la protection de l'environnement local.
- ◆ ***L'utilisation des ouvrages et leurs revenus soient maximisés.***
Les ouvrages seront utilisés à leur plein potentiel afin de maximiser les revenus qu'ils peuvent générer.
- ◆ ***Le rôle du gouvernement du Canada soit reconnu.***
Un nouveau système de signalisation aidera à sensibiliser davantage le public à la contribution du gouvernement du Canada aux besoins des usagers en matière de transport.



Historique de nos ponts

Vision

Plusieurs ministères ou organismes de l'État gèrent actuellement des installations fédérales. Bien que La Société des ponts fédéraux Limitée a été créée pour superviser la gestion de sept ponts et ouvrages ne servant pas à la navigation de la voie maritime du Saint-Laurent, sa constitution permet de regrouper les ouvrages fédéraux de même nature sous une seule entité. La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et Transports Canada (TC) préparent déjà un protocole d'entente sur la cession à la SPFL d'autres ouvrages que contrôle actuellement TC.

La société de consultants Raymond Chabot Grant Thornton, qui a réalisé une étude à la demande de la SPFL, propose une démarche d'intégration visant à atteindre l'objectif de regroupement énoncé dans la vision d'une entité unique de gestion, d'exploitation et d'entretien des nombreux ouvrages fédéraux. L'approche proposée est axée sur des phases de développement par groupements géographiques. Elle permettra à la Société d'englober de nombreux ouvrages fédéraux sous une seule entité.

Réduction des coûts d'administration

Le regroupement de ces ouvrages fédéraux sous une seule entité entraînera une réduction importante des frais d'administration. Dans le présent contexte, on définit les ouvrages fédéraux comme étant les ponts et tunnels gérés par le gouvernement fédéral, ainsi que certaines autoroutes et voies navigables. Cinq agences ou ministères différents sont actuellement chargés de la gestion de ces ouvrages fédéraux au Canada. La fusion de ces responsabilités en une seule entité réduira grandement les coûts, directement en diminuant le fardeau administratif, et aussi grâce à des économies d'échelle découlant du pouvoir d'achat plus important de la SPFL.

Le pont Mercier

Le pont Mercier a été construit en 1933 et mis en service le 11 juillet 1934. Il a été nommé en l'honneur d'un des premiers ministres les plus connus du Québec, l'honorable Honoré Mercier. La construction de la voie maritime du Saint-Laurent a nécessité que l'on rehausse et prolonge sa partie sud pour permettre le passage des navires. Ce rehaussement du pont a été réalisé à quatre voies et doté d'un échangeur, en prévision de l'élargissement que le Québec devait réaliser sur sa partie du pont. On estime actuellement à 28 millions de véhicules par an la circulation sur le pont Mercier.



Le tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1958, en même temps que la partie du canal de Beauharnois de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce tunnel est un prolongement de la route régionale 132. Il est situé à proximité de l'usine hydroélectrique de Beauharnois, au-dessous des écluses. On estime qu'environ 4 millions de véhicules empruntent ce tunnel chaque année.

Normalisation des politiques et des méthodes de gestion

La Société des ponts fédéraux Limitée vise une exploitation de type commercial. Grâce à la normalisation des politiques et des méthodes de gestion, tous les ouvrages seront exploités selon des directives uniformes. Cela contribuera à en améliorer l'efficacité et à en réduire considérablement les coûts d'exploitation. Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCC), une filiale de SPFL, ont déjà commencé à adopter de meilleures politiques et méthodes de gestion. Ces modifications fixent le cap vers une stratégie de gestion dictée davantage par le marché et basée sur la valeur ajoutée. Ils permettent déjà à la PJCC d'économiser environ trois (3) millions de dollars par an.

Rationalisation des compétences spécialisées et des ressources

La rationalisation des compétences spécialisées et des ressources s'avérera un outil extrêmement bénéfique pour la gestion des ouvrages fédéraux. Les cinq organismes gouvernementaux en charge de ces ouvrages fédéraux disposent actuellement de compétences spécialisées et de ressources dont ils ont besoin pour gérer, exploiter et entretenir leurs structures. Une entité centralisée pourra rationaliser ces compétences et ces ressources et les partager plus efficacement entre les divers ouvrages.

Grâce à cette rationalisation, moins de ressources seront nécessaires. De plus, une entité centralisée mobilisera de meilleures compétences spécialisées, grâce à ses connaissances approfondies de tous les ouvrages fédéraux.



Arrangements avec des tiers

Certains ouvrages fédéraux sont actuellement gérés en vertu d'ententes conclues entre le gouvernement fédéral et d'autres organismes. La travée canadienne du pont des Mille-Îles, par exemple, est exploitée et entretenue par la Thousand Islands Bridge Authority des États-Unis, conformément à une entente intervenue entre les autorités américaines et canadiennes chargées du pont des Mille-Îles.

La Société négociera donc des arrangements avec des tiers de façon à gérer les ententes intervenues entre le gouvernement fédéral et l'organisme en question.

Il faudra aussi envisager la possibilité de constituer des sociétés locales pour gérer certains ouvrages fédéraux. Le principe des administrations locales a bien fonctionné dans le cas de la gestion des aéroports et même de certaines autoroutes. Cette démarche peut être très utile dans la gestion, l'exploitation et l'entretien de certains ouvrages fédéraux. La création d'administrations locales pourrait donc s'avérer la solution de rechange privée/publique idéale pour gérer, exploiter et entretenir certains ouvrages dans des endroits particuliers.

L'Estacade du pont Champlain

Cet ouvrage sert à empêcher les flots de glace du Saint-Laurent de frapper les îles artificielles d'Expo '67. On étudie présentement la possibilité d'un train léger ou d'un monorail reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud par l'Estacade.



Le pont international de la voie maritime

Le pont international de la voie maritime a été construit dans le cadre d'une entente internationale conclue en 1957 entre le Canada et les États-Unis.

Ce pont élevé à péage a été mis en service en 1962. Il relie Cornwall, en Ontario, à Rooseveltown, dans l'État de New York. Les 2,2 millions de véhicules qui ont traversé ce pont à péage en 1998 en font la douzième voie de circulation la plus achalandée entre le Canada et les États-Unis. Grâce à l'ALÉNA, le camionnage représente de 6 à 11 pour 100 de la circulation horaire. La circulation d'un jour ouvrable d'été est en moyenne de 8 100 véhicules, avec une pointe horaire de 660 véhicules.

Regard vers l'avenir

Même si La Société des ponts fédéraux Limitée ne fonctionne que depuis peu, elle s'attache à atteindre rapidement ses objectifs.

La normalisation de la gestion des politiques et des méthodes de gestion est en cours. La Société négocie actuellement la cession des parties fixes du pont Saint-Louis de Gonzague et du pont de Valleyfield qui enjambe le canal Beauharnois. Ces deux ouvrages sont actuellement gérés dans le cadre d'ententes entre Transports Canada et la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours du prochain exercice financier, nous prévoyons aussi terminer le transfert direct de l'Estacade du pont Champlain. Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, filiale de la Société, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (l'agence de transport du gouvernement du Québec pour la région de Montréal), a commandé une étude de faisabilité et d'impact d'un monorail ou d'un train léger reliant Montréal à la Rive-Sud par l'Estacade. Comme l'a déclaré le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, le 26 juillet 1998 : «La congestion sur les autoroutes dans la région de Montréal, dans le sud de l'Ontario, en Colombie-Britannique et aux postes frontières réduit notre capacité d'exporter. Le gouvernement du Canada doit s'impliquer car la congestion urbaine chronique nuit à l'environnement et au commerce».

Au cours de l'exercice financier à venir, la Société prévoit aussi de poursuivre ses discussions avec Transports Canada et avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada afin de conclure les négociations relatives aux trois ouvrages susmentionnés. Nous négocions aussi des protocoles d'entente relatifs à seize (16) autres ouvrages dans diverses régions du pays.

La Société veut aussi mettre en valeur la contribution positive du gouvernement du Canada. Quand les ouvrages sont bien entretenus et exploités, cela suscite un sentiment de confiance chez les usagers. La Société élabore actuellement un nouveau programme d'enseignes communiquant aux automobilistes des informations utiles sur la circulation et l'état des routes. Ce programme sera mis en œuvre en phases progressives au cours des prochaines années. La première phase prévoit l'installation de panneaux électroniques sur les ponts Champlain et Jacques-Cartier.

Pendant la deuxième phase, la Société placera de plus petits panneaux électroniques sur ses installations. Grâce à la technologie des signaux routiers variables (SRV), les automobilistes disposeront d'informations importantes quant à la circulation sur les divers ouvrages. Ce service précieux sera fourni sans aucun coût pour les usagers ou les contribuables. En effet, il sera financé par les recettes provenant de publicités payantes installées sur nos propriétés.

La vision future d'une exploitation commerciale garantit que la Société continuera à croître sainement. Des solutions novatrices permettant d'en faire plus avec moins lui assureront un avenir positif couronné de succès.



Lieux

La Société des ponts fédéraux Limitée a son siège social à Ottawa (Ontario). Ses deux filiales, soit Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCC) et La Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée (CPIVM), ont leur propre bureau à Longueuil et à Cornwall respectivement.

La structure de la Société

Au fur et à mesure de ses différentes phases de développement, La Société des ponts fédéraux Limitée élaborera sa structure organisationnelle et acquerra l'expertise nécessaire pour mener à bien sa mission. Actuellement, la Société a un conseil d'administration composé de trois membres. Les installations de l'Est (PJCC) et internationale (CPIVM) ont également chacune leur propre conseil d'administration.

Conseil d'administration

Président et premier dirigeantMichel Fournier
AdministrateurYvon Bourget
Administratrice.....Sheila Tremblay

Dirigeants

Avocat-conseil et Secrétaire.....Norman B. Willans
Vice-présidente, Ressources humainesMichelle Holland
Directeur, Services administratifs, et trésorier..Gérard Lalonde

Le présent rapport annuel couvre l'exploitation de la Société des ponts fédéraux Limitée (y compris le pont des Mille-Îles), sa filiale à cent pour cent, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, et sa quote-part proportionnelle d'intérêts (50%) dans sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie Maritime, Ltée.

La Corporation du Pont international de la Voie Maritime, Ltée et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée ont produit des rapports distincts.

On peut se procurer un exemplaire de ces rapports à l'adresse suivante :

La Société des ponts fédéraux Limitée

World Exchange Plaza
45 rue O'Connor, Suite 840,
Ottawa (Ontario)
K1P 1A4
tél. : (613) 993-6880
téléc. : (613) 993-6945

Le pont international des Mille-Îles

Le pont international des Mille-Îles est un exemple parfait des bons rapports entre les États-Unis et le Canada. Cet ensemble de ponts a une longueur totale de 13,7 kilomètres. Il a été construit en 16 mois, une prouesse par rapport aux normes d'aujourd'hui. Ouvert en 1938 par le Premier ministre William Lyon Mackenzie King et le président Franklin Delano Roosevelt, ce pont permet de passer facilement d'un pays à l'autre en franchissant les Mille-Îles.

HISTORIQUE DE NOS PONTS



Survol de l'exercice financier

Cette analyse complète les états financiers consolidés présentés ci-après, et couvre les opérations de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale et de sa quote-part proportionnelle (50%) des comptes de sa coentreprise.

APERÇU

Les résultats financiers de la première année d'exploitation couvrent la période allant du 1^{er} octobre 1998 au 31 mars 1999.

REVENUS pour l'exercice de 6 mois terminé le 31 mars 1999

Les revenus d'exploitation se chiffrent à 2,4 millions de dollars et les revenus de placement à 0,3 million de dollars. Le revenu total pour l'exercice est de 2,7 millions de dollars.

DÉPENSES pour l'exercice de 6 mois terminé le 31 mars 1999

Les dépenses d'exploitation en 1998-1999, relatives aux activités associées à l'exploitation du système, à l'entretien et à l'ingénierie, se chiffrent à 9,2 millions de dollars. Cette somme reflète également les dépenses supplémentaires découlant du transfert du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville à la filiale de la Société.

Les dépenses administratives se chiffrent à 1,8 million de dollars pour l'exercice, y compris les dépenses associées aux services professionnels, nécessaires au démarrage.

L'amortissement de 1,3 million de dollars correspond principalement aux biens transférés dans le cadre de l'entente de transferts de biens avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

La Société peut récupérer certains de ses coûts, soit ceux relatifs à l'entretien des installations douanières canadiennes au poste frontalier de Lansdowne au pont des Mille-Îles. En 1998-1999 les recouvrements s'élèvent à 0,3 million de dollars.

Pendant l'exercice, des crédits parlementaires de 9,6 millions de dollars ont été nécessaires pour couvrir les dépenses d'exploitation de la filiale, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée.



Rapport de la direction

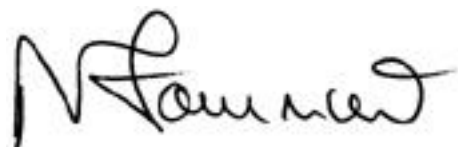
Les états financiers consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée qui accompagnent le présent rapport annuel, ainsi que toutes les informations qu'ils contiennent, relèvent de la compétence de la direction.

Les états financiers consolidés ont été élaborés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Ils comprennent nécessairement certaines estimations établies en fonction du meilleur jugement de la direction. Les informations figurant ailleurs dans le rapport annuel cadrent avec celles des états financiers consolidés.

Pour garantir l'intégrité et la fiabilité des états financiers sous la responsabilité de la direction, la Société met en oeuvre un système de contrôles, de politiques et de procédures internes assurant, avec un degré raisonnable de certitude, la protection des biens et la consignation adéquate des transactions et des événements.

Ce système de contrôles est complété par une vérification interne comprenant des examens réguliers de divers aspects de l'exploitation de la Société. Le vérificateur externe a libre accès aux administrateurs responsables du maintien du système de contrôles adéquats et de la qualité des états financiers.

Il appartient au vérificateur général du Canada de vérifier les états financiers consolidés et de faire rapport.



Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Ottawa, Canada
Le 26 juillet 1999



Rapport du vérificateur



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 1999 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice de six mois 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. 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 consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 mars 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice de six mois terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

De plus, à mon avis, les opérations de la société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés 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 règlements administratifs de la société.

Pour le vérificateur général du Canada

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 16 juillet 1999

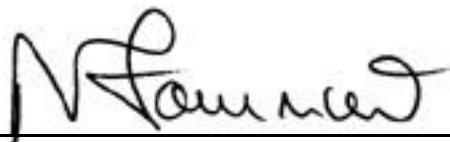


La Société des ponts fédéraux Limitée
Bilan consolidé
au 31 mars 1999

ACTIF	\$
À court terme	
Encaisse et dépôts à court terme	8 298 764
Dépôts à terme, au coût, 8,35 %, échéant le 31 mars 2000	1 500 000
Débiteurs	1 364 486
Intérêts courus à recevoir	120 680
Montant à recevoir du Canada	<u>3 660 005</u>
	<u>14 943 935</u>
Placements	
Dépôts à terme, au coût, 5,36 %, échéant le 26 mars 2002	2 500 000
Avance au coentrepreneur (note 5)	<u>508 393</u>
	<u>3 008 393</u>
Immobilisations (note 6)	<u>34 828 458</u>
	<u>52 780 786</u>
PASSIF	
À court terme	
Créditeurs	3 712 657
Revenus reportés	<u>307 908</u>
	<u>4 020 565</u>
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	578 377
Financement en capital reporté (note 7)	<u>274 324</u>
	<u>852 701</u>
	<u>4 873 266</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE	
Capital-actions	
Autorisé	
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale	
Émise et entièrement libérée	
1 action	1
Capital d'apport (note 4)	47 641 592
Bénéfices non répartis	<u>265 927</u>
	<u>47 907 520</u>
	<u>52 780 786</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le Conseil d'administration



Président



Administratrice



La Société des ponts fédéraux Limitée
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis
pour l'exercice de six mois terminé le 31 mars 1999

Revenus	\$
Péages	627 071
Baux et permis	727 772
Quote-part des revenus d'opérations du pont des Mille-Îles (note 3)	905 738
Intérêts	339 499
Autres	112 621
	2 712 701

Dépenses	
Entretien	7 345 571
Fonctionnement	1 975 136
Administration	1 799 421
Amortissement	1 259 627
Recouvrement de coûts	(267 745)
	12 112 010
Perte avant le financement du gouvernement	(9 399 309)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 628 543
Amortissement du financement en capital reporté (note 7)	36 693
Bénéfice net	265 927
Bénéfices non répartis au début	-
Bénéfices non répartis à la fin	265 927

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.



La Société des ponts fédéraux Limitée
État consolidé des flux de trésorerie
pour l'exercice de six mois terminé le 31 mars 1999

<i>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</i>	<u>\$</u>
Bénéfice net	265 927
Éléments hors caisse	
Amortissement des immobilisations	1 259 627
Amortissement du financement en capital reporté (note 7)	(36 693)
Diminution du montant à recevoir du Canada	1 640 472
Augmentation de la provision pour indemnités de cessation d'emploi	20 875
Variations des éléments du fonds de roulement	(564 204)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	<u>2 586 004</u>
<i>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</i>	
Diminution des dépôts à terme	3 000 000
Augmentation de l'avance au coentrepreneur	(67 808)
Acquisition d'immobilisations	(144 060)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>2 788 132</u>
<i>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</i>	
Apport sous forme d'encaisse et de dépôts à court terme (note 4)	2 846 565
Augmentation du financement en capital reporté (note 7)	78 062
Capital-actions	1
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	<u>2 924 628</u>
Augmentation nette des espèces et quasi-espèces	8 298 764
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	-
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	<u>8 298 764</u>
Espèces et quasi-espèces incluent :	
Encaisse et dépôts à court terme	<u>8 298 764</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.



La Société des ponts fédéraux Limitée

Notes aux états financiers consolidés

au 31 mars 1999

1 - POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée, constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*

La Société a été chargée de remplacer l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) comme entité responsable des éléments d'actif de l'AVMSL ne servant pas à la navigation.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire des ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'intérêts dans toute société de gestion de ponts.

En accord avec la directive du ministre des Transports émise en vertu de la *Loi maritime du Canada* l'AVMSL a procédé au transfert de ses actifs le 1^{er} octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée ainsi que les activités du pont des Mille-Îles ont été transférées à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, elles ont été transférées à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

La note 4 fait état des transferts d'actifs mentionnés précédemment.

2 - SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale à cent pour cent, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés, ils comprennent les résultats de la filiale et de la coentreprise pour la période du 1^{er} octobre 1998 au 31 mars 1999

b) Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, l'excédent des dépenses sur les revenus de la filiale ne comprend pas l'amortissement, la variation de la provision pour indemnités de cessation d'emploi ainsi que les gains ou pertes sur l'aliénation d'immobilisations.



La Société des ponts fédéraux Limitée
Notes aux états financiers consolidés
au 31 mars 1999

2 - SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables est comptabilisée comme financement en capital reporté au bilan et est amortie selon la même base que les immobilisations connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations non amortissables est comptabilisée au capital d'apport.

Tout solde des crédits parlementaires auquel la filiale a droit mais qui n'ont pas été perçus à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada.

c) Immobilisations et amortissements

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont encourues.

Les immobilisations provenant d'autres ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien furent comptabilisées à la valeur comptable aux livres du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode linéaire, d'après la durée de vie utile des éléments d'actif, aux taux annuels suivants :

Ponts	2% - 5.1%
Travaux de réfection	4.8% - 10%
Réparations importantes reportées	10%
Véhicules et équipements	10% - 20%
Bâtiments	2% - 10%

Le coût de la portion de l'autoroute Bonaventure ainsi que le coût initial du pont Jacques-Cartier sont complètement amortis.

d) Revenus reportés

Les revenus reportés proviennent de baux et permis perçus d'avance et de la vente de billets de péage qui n'ont pas été utilisés en date de fin d'exercice.

e) Indemnités de cessation d'emploi

Le coût des indemnités de cessation d'emploi est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont encourues.



La Société des ponts fédéraux Limitée

Notes aux états financiers consolidés

au 31 mars 1999

2 - SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

f) Régime de retraite

Tous les employés de la filiale et de la coentreprise participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les employés et ces sociétés partagent également le coût du régime. Cette contribution représente l'obligation totale de la filiale et de la coentreprise relative au plan de pension. Les contributions pour services courants et pour services passés admissibles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le paiement des contributions pour services passés est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les créiteurs, les frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection de même que les estimations des réclamations de fournisseurs sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations.

3 - INFORMATIONS SUR L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

Recouvrement de coûts

Ce recouvrement représente le remboursement des coûts encourus relatifs aux dépenses d'entretien du poste des douanes canadiennes du pont des Mille-Îles conformément à une entente contractuelle.

Quote-part des revenus d'opération du pont des Mille-Îles

Cette quote-part représente le résultat net des activités de la portion canadienne du pont des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority.



La Société des ponts fédéraux Limitée
Notes aux états financiers consolidés
au 31 mars 1999

4 - CAPITAL D'APPORT ET ACQUISITION D'ÉLÉMENTS D'ACTIFS

Tel qu'indiqué à la note 1, l'AVMSL a procédé au transfert de ses actifs le 1^{er} octobre 1998 selon la directive du ministre des Transports. Le tableau qui suit illustre l'impact du transfert des actifs de l'AVMSL et de sa filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCC) à La Société des ponts fédéraux Limitée. Le transfert net des actifs au montant de 47 641 592 \$ a été comptabilisé au capital d'apport.

	AVMSL	PJCC	Total
	\$	\$	\$
Encaisse et dépôts à court terme	698 638	2 147 927	2 846 565
Débiteurs	1 226 335	501 746	1 728 081
Montants à recevoir du Canada	-	5 300 477	5 300 477
Intérêts courus à recevoir	58 569	-	58 569
Dépôts à terme	7 000 000	-	7 000 000
Avance au coentrepreneur	440 585	-	440 585
Immobilisations	27 845 891	8 098 131	35 944 022
Créditeurs	(127 516)	(4 546 159)	(4 673 675)
Revenus reportés	-	(212 575)	(212 575)
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	(159 520)	(397 982)	(557 502)
Financement en capital reporté	-	(232 955)	(232 955)
Capital d'apport et acquisition d'éléments d'actif	<u>36 982 982</u>	<u>10 658 610</u>	<u>47 641 592</u>

5 - AVANCE AU COENTREPRENEUR

Ce compte représente l'excédent de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise.

L'avance porte intérêt au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 1999, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

6 - IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
	\$	\$	\$
Terrains	3 769 987	-	3 769 987
Ponts	118 223 636	89 156 185	29 067 451
Véhicules et équipements	3 246 273	2 292 435	953 838
Bâtiments	1 406 882	850 059	556 823
Travaux de réfection	48 917	19 807	29 110
Réparations importantes reportées	943 207	491 958	451 249
	<u>127 638 902</u>	<u>92 810 444</u>	<u>34 828 458</u>



La Société des ponts fédéraux Limitée
Notes aux états financiers consolidés
au 31 mars 1999

7 - FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

	\$
Portion transférée lors de l'acquisition de la filiale	232,955
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	78,062
Amortissement	(36,693)
Solde à la fin	274,324

8 - IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES

En tant que société d'État fédérale, la Société n'est pas sujette aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. Toutefois, il n'est actuellement pas possible de confirmer qu'elle continuera d'être exemptée à l'avenir. Au 31 mars 1999, aucune provision d'impôt sur les bénéfices n'a été comptabilisée.

9 - OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉES

En plus des opérations entre apparentées déclarées dans les présents états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

10 - ENGAGEMENTS

La Société s'est engagée d'après un contrat de location échéant le 30 septembre 2000 à verser une somme de 73 500 \$ pour la location d'un local. Les paiements minimums exigibles au cours des prochains exercices s'élèvent à 49 000 \$ en 1999-2000 et 24 500 \$ en 2000-2001.

La Société s'est engagée envers des fournisseurs pour un montant d'environ 2,9 millions de dollars. Elle s'est également engagée pour un montant de 840 270 \$ en vertu d'une entente pour services de police qui se termine le 30 juin 1999.

De plus, sur une base continue, la Société devra assumer dans une proportion de 32 %, les coûts des principales réfections ou des améliorations engagées pour assurer la fiabilité de la travée du chenal sud du pont International reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New-York).



La Société des ponts fédéraux Limitée

Notes aux états financiers consolidés

au 31 mars 1999

11 - ÉVENTUALITÉS

- a) Diverses réclamations ont été formulées ou des poursuites ont été intentées contre la filiale, dont certaines demandent des dédommagements pécuniaires importants qui pourraient entraîner des dépenses importantes. Les litiges sont sujets à des incertitudes, et le résultat de chaque cas n'est pas prévisible. Une provision pour ces dépenses a été établie d'après les meilleures estimations faites par la direction. Il est possible que la filiale aura à régler certaines de ces demandes pour des montants dépassant les provisions établies à court terme.
- b) Une décontamination de certaines propriétés de la filiale pourrait s'avérer nécessaire. Jusqu'à présent, la filiale n'a pas été en mesure de déterminer tous les coûts s'y rapportant, n'ayant pas évalué l'état de contamination de toutes ses propriétés. Les coûts relatifs aux évaluations environnementales et aux travaux de décontamination sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel la société effectue ces travaux.

12 - TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la société doit exécuter des travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier. Une demande révisée au Conseil du Trésor a été préparée à la fin de 1998 afin d'obtenir l'approbation de procéder à un appel d'offres pour un projet clés en main, d'une durée de trois ans, pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. La construction sur le pont est prévue débuter en avril 2001 et se terminer en novembre 2002. La planification de la construction et les concepts d'ingénierie ont débuté durant l'exercice 1998-1999.

13 - JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des dépôts à terme, des débiteurs, du montant à recevoir du Canada et des créditeurs se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

14 - INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date.



La Société des ponts fédéraux Limitée
Notes aux états financiers consolidés
au 31 mars 1999

Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1^{er} janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de la société d'exercer normalement ses activités. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la Société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

