

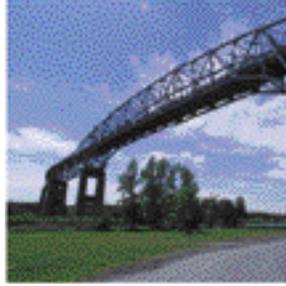
RAPPORT ANNUEL

Le pont international des Mille-Îles



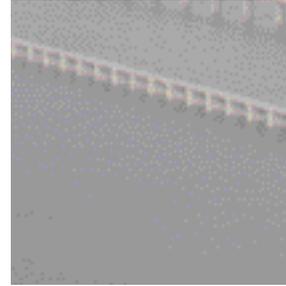
Le pont international des Mille-Îles est un exemple parfait des bons rapports entre les États-Unis et le Canada. Cet ensemble de ponts a une longueur totale de 13,7 kilomètres. Il a été construit en 16 mois, une prouesse par rapport aux normes d'aujourd'hui. Ouvert en 1938 par le Premier ministre William 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.

Le pont international de la voie maritime



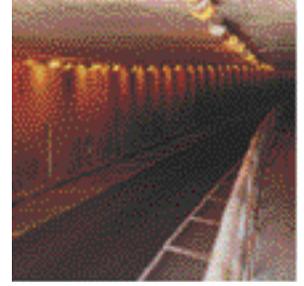
Le pont international de la voie maritime a été construit dans le cadre d'une entente internationale conclue en 1957 entre le Canada et les États-Unis. Ce pont élevé à péage a été mis en service en 1962. Il relie Cornwall, en Ontario, à Rooseveltown, dans l'État de New York. Les 2,2 millions de véhicules 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.

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 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.

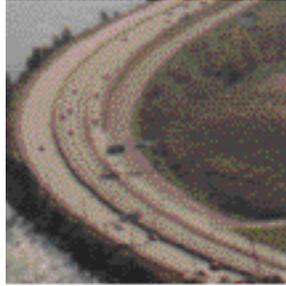
Le pont Mercier



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.

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.

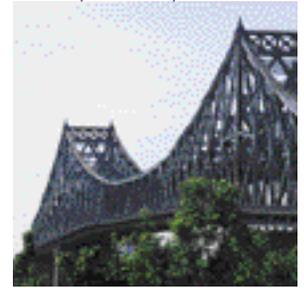
Elle a été inaugurée officiellement le 21 avril 1967, une semaine avant l'ouverture d'Expo '67.

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.

Le pont Jacques-Cartier



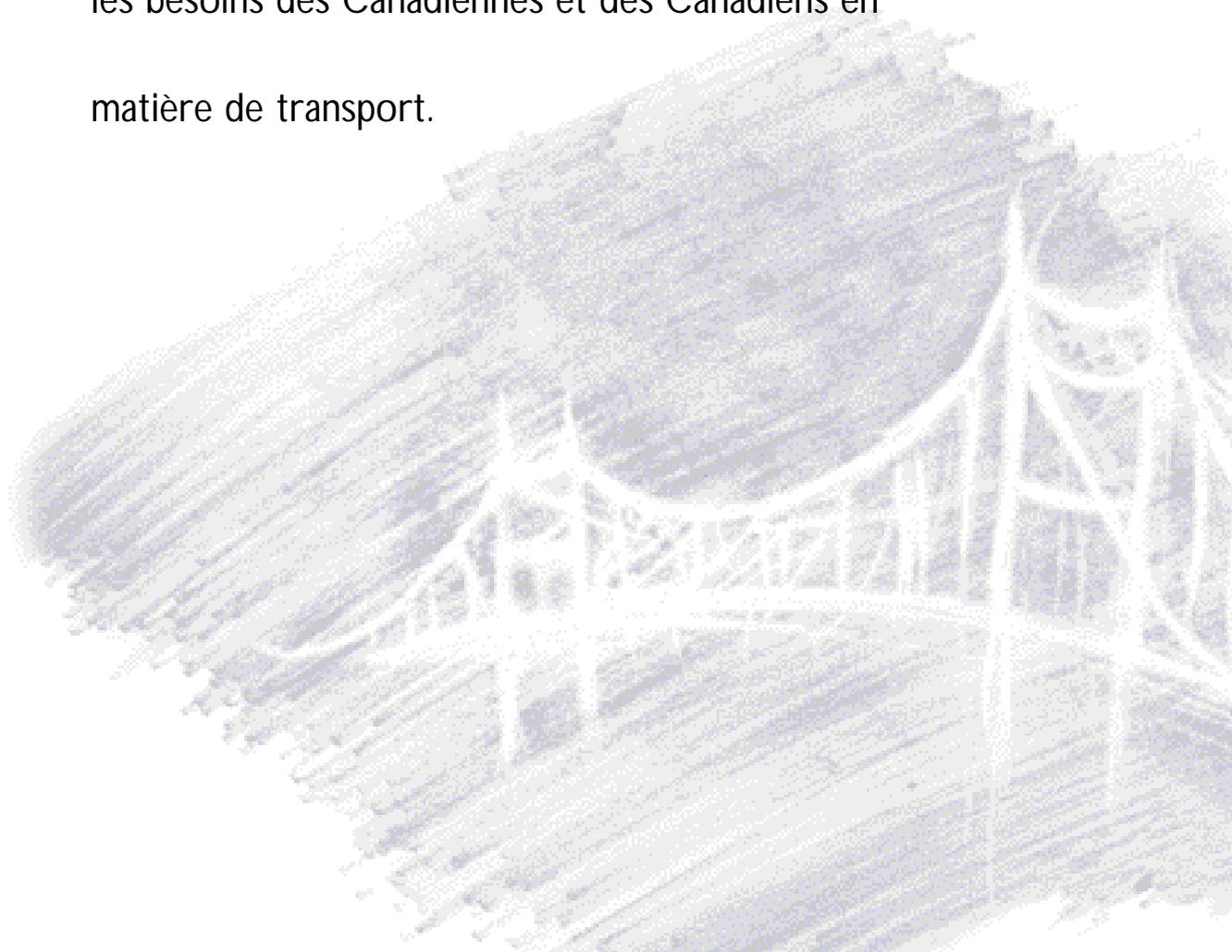
Construit entre 1926 et 1929, ce pont a été inauguré comme un pont à péage le 24 mai 1930 par le Premier ministre William Lyon Mackenzie King. Pendant ses 69 ans d'existence, il a subi de nombreuses modifications. Initialement nommé «Pont du Havre» car les Commissaires du havre de Montréal avaient amorcé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



La Société des ponts fédéraux Limitée fournit un service sécuritaire et efficace aux usagers de ses installations, selon de solides principes d'affaires.

Elle souligne ainsi la précieuse contribution du Gouvernement du Canada pour aider à satisfaire les besoins des Canadiennes et des Canadiens en matière de transport.





La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited

Lettre au ministre des Transports

Le 30 juin 2000

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

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 de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2000.

Ce rapport annuel contient également les états financiers de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, 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



Alors que je rédigeais ce message d'introduction au rapport de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice 2000, j'ai réfléchi à nos accomplissements de l'année, et j'ai constaté avec plaisir que, bien que notre Société n'ait été créée qu'en septembre 1998, nous avons déjà accompli beaucoup.

Comme vous le verrez dans ce rapport, nous avons effectué des pas de géant vers l'atteinte de nos objectifs. Nous progressons dans le regroupement des ouvrages civils et nous avons assumé la responsabilité de l'Estacade du pont Champlain. Nous avons réduit les frais généraux de plusieurs de nos installations pour améliorer le rendement de notre gestion. Pour le bien et la sécurité du public et des usagers, nous avons mis sur pied un programme de panneaux de message variable. Nous avons également pris d'importantes mesures en préparation d'un projet de réparation du pont Jacques-Cartier.

Ce faisant, nous forgeons une équipe solide qui nous permettra d'en accomplir encore davantage au cours des années qui viennent. Des experts en ingénierie, en administration des baux et des permis, en expansion des entreprises, en finance et en administration, en ressources humaines et en communication, travaillent activement au sein de la Société. Vous trouverez dans ce rapport une description détaillée du rôle de chaque secteur.

Chacun des secteurs existants de la Société sera chargé de tâches contribuant à atteindre nos objectifs pour l'an prochain. Nous continuerons à rechercher activement d'autres ouvrages canadiens de transport, afin d'en faciliter le transfert éventuel à la Société.



Adoptant une approche commerciale, nous explorons de nouvelles sources potentielles de revenus plus axées sur les forces du marché. Ceci rendra plus rentable notre gestion des ouvrages civils. La Société participe à une étude conjointe Canada/États-Unis sur le pont des Mille-Îles et le pont international de la voie maritime. Le mandat de l'étude inclura l'examen des infrastructures existantes et la capacité opérationnelle des deux traversées, et déterminera d'éventuelles mesures rectificatives et leur mise en oeuvre.

Finalement, nous comptons mettre l'accent sur le volet public de notre mission. Tous les membres de la Société sont fiers de notre rôle consistant à fournir un service sécuritaire et efficace aux millions d'usagers de nos installations. Tournés vers l'avenir, nous continuerons à nous concentrer sur nos deux priorités : assurer que nos ouvrages sont sécuritaires et efficaces, et assurer à nos actionnaires, les citoyens du Canada, le meilleur rendement possible pour leur investissement. C'est la recette pour réussir à long terme.

Michel Fournier

« ...nous explorons de nouvelles sources potentielles de revenus plus axées sur les forces du marché... »

« ...assurer que nos ouvrages sont sécuritaires et efficaces, et assurer à nos actionnaires, les citoyens du Canada, le meilleur rendement possible pour leur investissement. »

« ...Nous avons également pris d'importantes mesures en préparation d'un projet de réparation du pont Jacques-Cartier... »



CONTEXTE

Constituée le 2 septembre 1998, la Société des ponts fédéraux Limitée a initialement reçu le mandat de remplacer l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) comme entité responsable de superviser certains actifs ne servant pas à la navigation.

L'AVMSL nous a transféré les ouvrages civils de ses filiales, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et la Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée, à savoir le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain, le pont international de la Voie maritime et une section de l'autoroute Bonaventure. En plus de ces ouvrages civils, l'extension sud du pont Mercier et le tunnel de Melocheville ont été cédés par l'AVMSL aux PJCCI en 1998. De plus, Pêches et Océans Canada a transféré, en 1999 aux PJCCI, l'Estacade du pont Champlain.

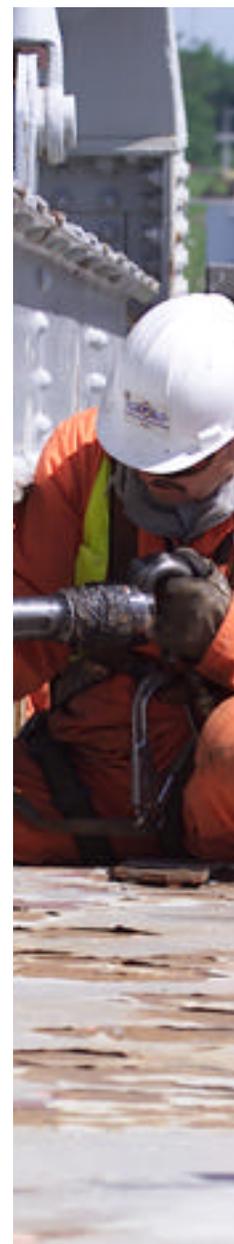
Le transfert initial comprenait aussi les droits, titres et intérêts que l'AVMSL détenait dans divers biens immobiliers en Ontario et au Québec.

MANDAT

Grâce à des méthodes d'affaires bien établies, la Société fournit des infrastructures sécuritaires et efficaces aux usagers. Elle souligne aussi l'engagement du gouvernement du Canada à satisfaire les besoins des Canadiens en matière de transport.

Elle veille plus particulièrement à ce que :

- les ouvrages soient sécuritaires, bien entretenus et que leur durée utile soit maximisée;
- les travaux d'entretien respectent l'environnement;
- les sources de revenus soient maximisées; et
- les ouvrages patrimoniaux soient entretenus et préservés.



Jean-Charles Leclerc
Directeur
Ingénierie et construction
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

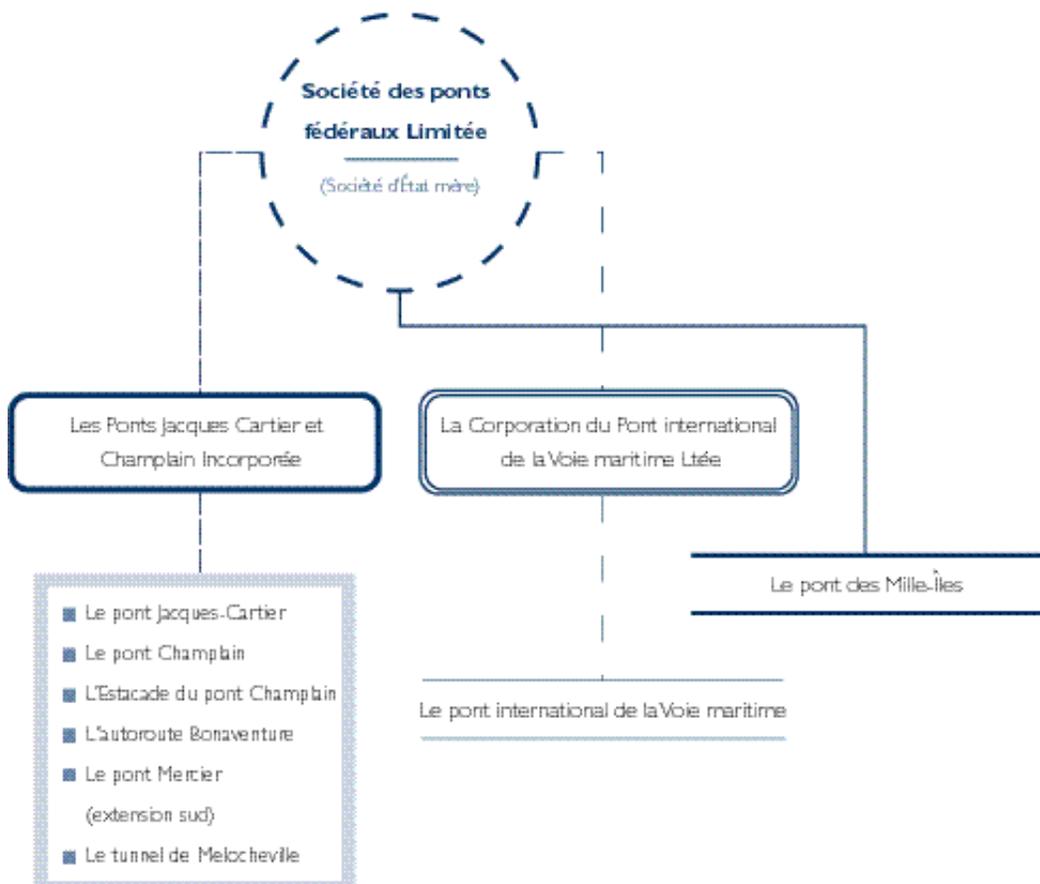




STRUCTURE

ORGANISATIONNELLE

La Société des ponts fédéraux Limitée contrôle deux filiales (Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée), ainsi que les installations canadiennes du pont des Mille-Îles. La structure organisationnelle de la Société est la suivante :





CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la Société des ponts fédéraux Limitée se compose de trois membres :



Michel Fournier
Président et premier dirigeant



Yvon Bourget
Administrateur



Sheila Tremblay
Administrateur

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée ont également leur propre conseil d'administration.



Sylvie Lefevre
Avocate-conseil et secrétaire de la Société
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée



DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Les cadres supérieurs de la Société des ponts fédéraux Limitée sont les suivants :



Norman B. Willans
Avocat-conseil
et Secrétaire



André Girard
Vice-président,
Communications



Michelle Holland
Vice-présidente,
Ressources humaines



Thye Lee
Ingénieur en
structures



Gérard Lalonde
Directeur,
Services administratifs,
et trésorier

Laurent Lebrun
Surveillant-comptable
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée





LIEUX

La Société des ponts fédéraux Limitée a son siège social à Ottawa (Ontario). Ses deux filiales, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et la Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée (CPIVML) ont leurs bureaux respectivement à Longueuil (Québec) et à Cornwall (Ontario).

PROJETS EN COURS

RÉPARATIONS : LA SÉCURITÉ

EST NOTRE PRIORITÉ NUMÉRO UN

Nos ouvrages sont sûrs et accessibles grâce à un entretien régulier, mais la Société doit aussi diriger ou superviser à l'occasion des réparations importantes sur ses ponts ou ses autres installations.

La Société des ponts fédéraux Limitée va superviser les importants travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. Fin 1999, le Conseil du Trésor a

« ...la Société doit diriger ou superviser des réparations importantes sur les ponts... »

Glen P. Carlin
Directeur général
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

examiné et approuvé le lancement d'un appel d'offres pour un projet clés en main de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, estimé à 120 millions de dollars. L'emploi d'une approche conception-construction pour remettre en état une installation existante de cette importance sera une première au Canada.

Les travaux devraient commencer en avril 2001 et se terminer au plus tard en novembre 2002. L'élaboration des plans de construction et d'ingénierie a commencé en 1998.

NOUVELLES OCCASIONS DE TRANSFERT : MISER SUR L'EXPERTISE DE LA SPFL

Au-delà des ouvrages ne servant pas à la navigation déjà transférés à la Société par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, le mandat de la Société est assez large pour lui permettre d'être responsable de fonctions de gestion de ponts ou d'ouvrages ailleurs au Canada si le gouverneur en conseil l'estimait nécessaire.





Plusieurs ouvrages fédéraux sont actuellement gérés, exploités et entretenus dans le cadre d'ententes entre le gouvernement fédéral et d'autres organismes.

Par exemple, la Thousand Islands Bridge Authority, aux États-Unis, exploite et entretient la partie canadienne du pont des Mille-Îles dans le cadre d'une entente entre les autorités américaine et canadienne pertinentes. La Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée gère aussi le pont international de la Voie maritime, qui relie Cornwall (Ontario) à Rooseveltown (New York), dans le cadre d'une entente conclue avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-unis.

Par conséquent, la Société négociera des ententes avec des tierces parties pour assumer la gestion d'ententes de ce type ayant trait à d'autres ouvrages fédéraux. Dans des emplacements spécifiques, et en fonction du contexte économique et culturel de la région,

on pourra aussi mettre sur pied d'autres entreprises locales permettant une gestion efficace en partenariat public et privé.

Non seulement l'administrateur de baux et de permis engagé par la SPFL gèrera des actifs immobiliers en négociant les modalités des baux, mais il tiendra également à jour un catalogue des propriétés détenues par la Société, et il s'assurera que les paiements tenant lieu d'impôts sont équitables, et que les possibilités de revenus importants provenant de ces actifs immobiliers se concrétisent.

RENTABILISATION MAXIMALE DES ACTIFS : REGROUPEMENT RATIONNEL DES OUVRAGES

L'an dernier, notre filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a concrétisé le transfert direct de l'Estacade du pont Champlain.

« ...on pourra mettre sur pied d'autres entreprises locales permettant une gestion efficace en partenariat public et privé... »

Diane Lapointe
Secrétaire du Directeur général
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée





En collaboration avec l'Agence métropolitaine de Transport de Montréal, PJCCI a commandé une étude de faisabilité d'un système de transport public par monorail reliant Montréal à la Rive-Sud par l'Estacade du pont Champlain.

Selon cette étude, l'utilisation de l'Estacade pour le transport public aurait un impact très important sur la circulation locale. Un monorail pourrait transporter de 14 400 à 24 000 passagers à l'heure, si bien que de nombreux banlieusards n'emprunteraient plus les autres ponts.

Cela libérerait aussi la voie du pont Champlain réservée aux autobus, ce qui allégerait la circulation.

UNE APPROCHE COORDONNÉE : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DE LA GESTION

La Société des ponts fédéraux Limitée a continué de s'efforcer de réduire ses frais généraux au niveau de ses filiales. Parmi les

études pertinentes en cours dans ce domaine, notons celle portant sur le pont international de la Voie maritime (proposition d'un pont peu élevé entre la ville de Cornwall et l'île de Cornwall), et l'approche conception-construction sur trois ans pour remplacer le tablier du pont Jacques-Cartier. L'emploi d'une telle approche pour remettre en état une installation existante de cette importance sera une première au Canada.

En outre, la SPFL a assumé la responsabilité de plusieurs services administratifs précédemment fournis par la Corporation du Pont de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), dans le cadre d'une entente de transfert d'un an entre la CGVMSL et Transports Canada.

POUR VOTRE SÉCURITÉ ET VOTRE BIEN-ÊTRE : LE PROGRAMME DE PANNEAUX DE MESSAGE VARIABLE

La Société des ponts fédéraux Limitée garantit la sécurité de ces ouvrages civils tout en soulignant la contribution du gouvernement du Canada à leur entretien et à leur exploitation.

« ...un nouveau programme de panneaux de message variable fournissant aux automobilistes des informations précieuses sur la circulation... »



Johanne Hamel
Secrétaire - réceptionniste
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée



Pour ce faire, la SPFL a mis en oeuvre depuis juin 1999 un nouveau programme de panneaux de message variable (PMV) fournissant aux automobilistes des informations précieuses sur la circulation et la sécurité routière. Plusieurs phases de ce programme seront mises en oeuvre au cours des prochaines années.

La phase I a vu l'installation de quatre panneaux PMV sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain. Les centaines de milliers d'automobilistes qui empruntent tous les jours ces itinéraires ont reconnu l'utilité de cette initiative.

La deuxième phase consistait en l'installation de deux panneaux PMV supplémentaires : le premier sur l'autoroute Bonaventure, près du canal Lachine, et l'autre sur l'autoroute 15 menant au pont Champlain, près de la rue Atwater. La technologie des PMV informe les camionneurs et les automobilistes des problèmes routiers et de circulation éventuels sur divers ouvrages, et leur offre une alternative, ce qui contribue à mieux répartir la circulation et à réduire les embouteillages.

On prévoit que la circulation sur les ponts reliant Montréal à la Rive-Sud augmentera de

20 p. 100 (soit de 95 000 véhicules) au cours des 16 prochaines années, alors que les traversées quotidiennes passeront de 485 000 à 580 000. Étant donné que le temps presse, la Société des ponts fédéraux Limitée a déclaré publiquement qu'il fallait alléger la circulation sur ces ponts en transformant l'autoroute 30 en voie de contournement.

À propos de ce programme de PMV, il est intéressant de noter que ni les usagers ni les contribuables n'auront à subventionner ce projet. Il sera financé par les recettes provenant de panneaux publicitaires du secteur privé, installés sur les terrains fédéraux.

BÂTIR UNE ÉQUIPE SOLIDE

Afin de pouvoir servir plus efficacement ses clients, le grand public, tout en offrant à son actionnaire, le Gouvernement du Canada, la meilleure rentabilité possible, la Société a dû étoffer son équipe de membres clés.

« ...commandé une étude de faisabilité d'un système de transport public par monorail reliant Montréal et la Rive-Sud par l'Estacade du pont Champlain... »

Lyne Couture
Adjointe Ressources humaines
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée





Nous avons engagé des experts dans les domaines de l'ingénierie, pour superviser et coordonner la réparation et l'entretien des ouvrages civils; de l'administration des baux et permis, pour négocier des ententes avec les locataires; de l'expansion des entreprises, pour aider le président à mettre en oeuvre des projets corporatifs; et des ressources humaines.

Pour aider le grand public à comprendre notre engagement, notre fiabilité et notre intégrité, nous lancerons des initiatives proactives de communication. Grâce à des canaux souples de communication facilitant l'échange d'informations, les intervenants et le public pourront mieux évaluer la nature de nos projets. La nouvelle réalité globale, dans le contexte de notre relation d'affaires avec les États-Unis, nous a conduit à établir des liens de communication qui nous aideront à devenir une entreprise de classe mondiale. Enfin, les communications jouent un rôle de soutien clé dans la résolution de nos principaux problèmes

d'affaires, tout en contribuant à l'élaboration et à l'évaluation de partenariats régionaux, nationaux et internationaux.

LITIGE À AKWESASNE

L'an dernier, des représentants de la communauté mohawk d'Akwesasne ont entrepris des poursuites contre la Société des ponts fédéraux Limitée et la Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée, au sujet de terrains de l'île de Cornwall qui ont été expropriés pour permettre la construction de la voie maritime du Saint-Laurent et du pont international de la voie maritime. Les demandeurs réclament au gouvernement fédéral une somme de 315 millions de dollars, plus 40 ans d'intérêts. Les demandeurs réclament au total 50 millions de dollars de la Société des ponts fédéraux Limitée et de sa filiale, la Corporation du Pont international de la voie maritime Ltée (CPIVML). Les demandeurs réclament aussi la propriété du pont et la restitution de tous les péages recueillis depuis 1962.

« ...aider le grand public à comprendre notre engagement, notre fiabilité et notre intégrité, nous lancerons des initiatives proactives de communication... »



Sylvain Vallée
Administrateur
Baux et permis



La SPFL n'a rien prévu dans ses livres à ce sujet, étant donné que Transports Canada a assumé la responsabilité de la défense dans cette poursuite judiciaire, dans le cadre de l'Entente de commercialisation de la voie maritime, étant donné que la poursuite a été initialement effectuée contre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

La SPFL a commandé une étude visant à identifier les terrains nécessaires pour les travaux d'entretien réguliers et à venir, ainsi que pour les installations d'exploitation. L'étude a donc identifié les terrains que la Société détient, mais dont elle n'a plus besoin pour réaliser ses objectifs. L'étude a été transmise à Transports Canada pour lui permettre d'amorcer la procédure de transfert des propriétés excédentaires à la Réserve.

OPPOSITION D'AKWESASNE AU SYSTÈME DE PÉAGE

La collecte de péages sur le pont international de la Voie maritime pose des problèmes à la communauté mohawk d'Akwesasne. Les membres de cette communauté en sont

exempts individuellement, mais ils demandent un système à jour qui reflète les réalités du monde d'aujourd'hui.

L'an dernier, la Société et sa filiale, la CPIVML, ont tenu des discussions avec les dirigeants du Conseil des Mohawks d'Akwesasne pour tenter d'en arriver à une solution qui soit mutuellement acceptable. Les deux sociétés s'efforcent de répondre aux préoccupations de la communauté mohawk, mais elles doivent faire face à la réalité fiscale. Étant donné son mandat gouvernemental d'autonomie financière, la CPIVML doit générer suffisamment de revenus des péages et autres sources comme les baux et les permis, pour payer ses dépenses d'exploitation et d'entretien. Même si le problème n'est pas encore résolu, la Société et la CPIVML continuent à collaborer avec les dirigeants mohawks pour élaborer des solutions.

« ...notre relation d'affaires avec les États-Unis, nous a conduit à établir des liens de communication qui nous aideront à devenir une entreprise de classe mondiale... »

Monique Ouimet
Adjointe exécutive





ORIENTATIONS ET OBJECTIFS FUTURS

Pour remplir notre mandat, nous nous sommes fixés plusieurs tâches impressionnantes pour les mois et les années à venir. Certaines visent à s'assurer que nos ouvrages sont sûrs, bien entretenus et que leur durée de vie est portée à son maximum. D'autres objectifs viseront l'augmentation des recettes découlant des infrastructures et des propriétés, alors que d'autres initiatives contribueront à améliorer nos politiques et nos méthodes de gestion.

Voici un exemple des mesures prises par la Société pour accomplir sa mission :

ÉTUDE DE FAISABILITÉ RELATIVE AU PONT DES MILLE-ÎLES ET AU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Une étude préliminaire a été amorcée, en collaboration avec le ministère des transports de l'État de New York, pour déterminer s'il est possible de réduire la durée de la traversée du pont des Mille-Îles et du pont international de la Voie maritime.

Cette étude examinera les infrastructures existantes et la capacité opérationnelle des deux traversées, et déterminera d'éventuelles mesures rectificatives et leur mise en oeuvre.

Le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a confirmé plus tôt cette année qu'à l'avenir, on n'aurait plus besoin, au-dessus du canal, de la travée élevée du pont international de la voie maritime à Cornwall. Dans cette perspective, l'Étude conjointe pourra évaluer les coûts et l'impact de la réfection du pont actuel par rapport à la construction d'un nouveau pont plus bas entre la ville de Cornwall et l'île de Cornwall.

REPLACEMENT DES CÂBLES CONNECTEURS CENTRAUX DU PONT DES MILLE-ÎLES

La Société des ponts fédéraux Limitée compte mettre en oeuvre au cours de l'exercice 2000-2001 un plan d'entretien consistant à remplacer les câbles connecteurs centraux du pont des Mille-Îles. On prévoit que les travaux connexes commenceront à l'été 2000.



Hendrik Saaltink
Directeur général
Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée



La SPFL a également commandé une étude d'éventuelles modifications routières pour le pont des Mille-Îles. Si l'étude conclut qu'il faut apporter des améliorations, les travaux nécessaires seront effectués.

DÉVELOPPEMENT DE SOURCES DE REVENUS SUPPLÉMENTAIRES : RENTABILITÉ POUR LES USAGERS ET LES CONTRIBUABLES

Plusieurs projets en cours de la Société des ponts fédéraux Limitée visent à développer de nouvelles sources de revenus. Un de ces projets comprend l'installation par le secteur privé de panneaux publicitaires à l'abord des ponts Jacques-Cartier et Champlain, ainsi que le long de l'autoroute Bonaventure.

La SPFL a innové en demandant à des agences de publicité des devis pour l'installation de 30 nouveaux emplacements de panneaux publicitaires, qui généreront des revenus (indexés selon l'indice des prix à la consommation) d'environ 60 millions de dollars au cours des 15 prochaines années. Ces revenus permettront de payer les panneaux à messages électroniques et toutes les dépenses administratives connexes, y compris le coût des équipements connexes comme les systèmes de surveillance de la sécurité routière par caméra.

NORMALISATION DES POLITIQUES D'AMORTISSEMENT

La Société des ponts fédéraux Limitée mettra en oeuvre un projet de normalisation des politiques d'amortissement des ouvrages qu'elle contrôle, afin d'évaluer si l'amortissement de ces ouvrages et de leurs composantes cadre avec leur durée de vie utile.





INDICES DE PERFORMANCE : HONORER NOS ENGAGEMENTS

La Société des ponts fédéraux Limitée prévoit mettre progressivement en place des indices clés de performance, et les surveiller pour garantir que l'organisme remplit bien sa mission et atteint ses objectifs.

Ces indices mesureront la portée de la réduction des coûts, de la normalisation des politiques et méthodes de gestion, de l'élargissement de la visibilité du gouvernement fédéral, de la rationalisation de l'expertise et des ressources, du transfert des ouvrages et des ententes de gestion d'installations conclues avec des tierces parties.

TRANSPORT AU SOL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Il faut trouver une solution au problème de la surutilisation des ponts dans la région métropolitaine de Montréal.

Une étude à court et moyen termes a été commandée dans le but de déterminer si les deux ponts les plus achalandés du Canada (soit le pont Jacques-Cartier - 41 millions de transits par an, et le pont Champlain - 48 millions de transits par an) pourraient supporter les volumes prévus de circulation.



Julie Bédard d
Adjointe administrative



EXAMEN FINANCIER

La présente analyse s'ajoute aux États financiers consolidés présentés dans les pages qui suivent et porte sur les activités de la Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale et la part proportionnelle (50 %) de sa participation à sa coentreprise.

APERÇU

Les résultats financiers sont ceux de la première année complète d'activités se terminant le 31 mars 2000. Lorsqu'il effectue des comparaisons, le lecteur doit se souvenir que les états financiers de l'année d'activités antérieure portaient sur une période de six mois commençant le 1er octobre 1998 et se terminant le 31 mars 1999.

RECETTES

Les recettes totales de 1999-2000 (6 759 608 \$) sont réparties en trois grandes catégories.

- 1) Les recettes d'exploitation de 3 996 998 \$ révèlent la forte augmentation générée par les activités canadiennes au pont des Mille-Îles.
- 2) Les locations et les permis ont rapporté au total 2 109 899 \$. La location de la boutique hors taxes du pont des Mille-Îles constitue le principal poste de ce groupe.
- 3) Le revenu de placement est de 652 711 \$.

DÉPENSES

Les dépenses d'exploitation de 1999-2000, pour des activités relatives à l'exploitation de systèmes, à l'entretien et à l'ingénierie ont atteint 25 390 917 \$. Des dépenses d'administration de 4 564 106 \$ ont été nécessaires pour appuyer adéquatement les activités des ponts.



L'amortissement de 2 740 273 \$ est conforme à la politique de l'année antérieure et se rapporte surtout à des éléments d'actif transférés de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent selon l'entente sur le transfert des éléments d'actif.

La Société peut recouvrer une partie de ses frais d'entretien des installations des douanes canadiennes du poste frontalier Lansdowne, au pont des Mille-Îles. En 1999-2000, les sommes recouvrées se chiffraient à 295 166 \$.

Il a fallu des crédits parlementaires de 25 167 928 \$ pour couvrir les dépenses d'exploitation de la filiale, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée pendant cette période.

CAPITAL D'APPORT

Le transfert de l'estacade du pont Champlain à la filiale, le 2 décembre 1999, a ajouté 2 400 000 \$ au capital d'apport. Il s'agit de la portion non amortie de l'estacade.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Les rentrées de fonds des activités de l'année sont de 2 375 906 \$, tandis que les sorties de fonds nécessitées par l'acquisition de biens immobilisés se chiffrent à 2 877 265 \$.

Les mouvements de trésorerie nets de la Société ont demeuré pratiquement au même niveau que l'année précédente et atteignent actuellement 9 758 426 \$.



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 œuvre 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 mai 2000



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR GENERAL OF CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2000 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis (déficit), du capital d'apport 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. 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 2000 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. 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 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 status et règlements administratifs de la société.

Pour le vérificateur général du Canada

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 26 mai 2000



	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	\$	\$
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	9 758 426	9 798 764
Débiteurs	2 246 100	1 364 486
Intérêts courus à recevoir	3 470	120 680
Montant à recevoir du Canada	<u>3 990 252</u>	<u>3 660 005</u>
	<u>15 998 248</u>	<u>14 943 935</u>
À long terme		
Placements	2 500 000	2 500 000
Avance au coentrepreneur (note 3)	343 127	508 393
	<u>2 843 127</u>	<u>3 008 393</u>
Immobilisations (note 4)	37 336 799	34 828 458
	<u>56 178 174</u>	<u>52 780 786</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	4 775 112	3 712 657
Revenus reportés	214 336	307 908
	<u>4 989 448</u>	<u>4 020 565</u>
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	812 372	578 377
Financement en capital reporté (note 5)	453 802	274 324
	<u>1 266 174</u>	<u>852 701</u>
	<u>6 255 622</u>	<u>4 873 266</u>
Engagements et éventualités (notes 11 et 12)		
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	50 041 592	47 641 592
Bénéfices non répartis (déficit)	(119 041)	265 927
	<u>49 922 552</u>	<u>47 907 520</u>
	<u>56 178 174</u>	<u>52 780 786</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le Conseil d'administration

Président et premier dirigeant

Administrateur



	2000 (12 mois)	1999 (6 mois)
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Revenus		
Revenus du pont des Mille-Îles (quote-part) (note 6)	2 252 169	905 738
Baux et permis	2 109 899	727 772
Péages	1 549 407	627 071
Intérêts	652 711	339 499
Autres	195 422	112 621
	<u>6 759 608</u>	<u>2 712 701</u>
Dépenses		
Entretien	21 825 261	7 345 571
Fonctionnement	3 565 656	1 975 136
Administration	4 564 106	1 799 421
Amortissement	2 740 273	1 259 627
Recouvrement de coûts (note 7)	(295 166)	(267 745)
	<u>32 400 130</u>	<u>12 112 010</u>
Perte avant le financement du gouvernement	(25 640 522)	(9 399 309)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 167 928	9 628 543
Amortissement du financement en capital reporté (note 5)	87 626	36 693
Bénéfice net (perte nette)	<u>(384 968)</u>	<u>265 927</u>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	265 927	-
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	<u>(119 041)</u>	<u>265 927</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.



	<u>2000</u> <u>(12 mois)</u> \$	<u>1999</u> <u>(6 mois)</u> \$
Solde au début de l'exercice	47 641 592	-
Transfert des actifs de		
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	36 982 982
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	-	10 658 610
Transports Canada (note 8)	2 400 000	-
Solde à la fin de l'exercice	<u>50 041 592</u>	<u>47 641 592</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.



	2000 (12 mois)	1999 (6 mois)
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
<i>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</i>		
Bénéfice net (perte nette)	(384 968)	265 927
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	2 740 273	1 259 627
Amortissement du financement en capital reporté	(87 626)	(36 693)
Augmentation de la provision pour indemnités de cessation d'emploi	233 995	20 875
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 9)	(125 768)	1 076 268
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	<u>2 375 906</u>	<u>2 586 004</u>
<i>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</i>		
Augmentation des placements	-	4 500 000
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	165 266	(67 808)
Acquisition d'immobilisations	(2 877 265)	(144 060)
Cession d'immobilisations	28 651	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>(2 683 348)</u>	<u>4 288 132</u>
<i>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</i>		
Apport sous forme d'encaisse et de dépôts à court terme	-	2 846 565
Augmentation du financement en capital reporté	267 104	78 062
Capital-actions	-	1
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	<u>267 104</u>	<u>2 924 628</u>
Augmentation (diminution) nette de l'exercice	(40 338)	9 798 764
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	9 798 764	-
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	<u>9 758 426</u>	<u>9 798 764</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.



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* et n'est pas sujette aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En accord avec la directive du ministre des Transports émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er 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 a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

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 les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition de parts ou participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée ainsi que sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

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 en propriété exclusive, 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 1er avril 1999 au 31 mars 2000 (du 1er octobre 1998 au 31 mars 1999 pour l'exercice terminé le 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 (déficit). À ce titre, l'excédent des dépenses sur les revenus d'exploitation 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 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'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada.



2 - SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

c) Immobilisations et amortissement

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 engagées.

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

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

Ponts	2 % - 5 %
Travaux de réfection	5 % - 10 %
Réparations importantes reportées	10 %
Véhicules et équipements	10 % - 20 %
Bâtiments	2 % - 10 %

d) Revenus reportés

Les revenus reportés provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et comptabilisés au fur et à mesure de la prestation des services.

(e) Indemnités de cessation d'emploi

Le coût des indemnités de cessation d'emploi est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel les services leur donnant droit sont rendus par les employés.

(f) Régime de retraite

Tous les employés de la filiale et de la coentreprise participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de la filiale et de la coentreprise au régime se limitent à un montant égal au montant des cotisations versées par les employés. Aux termes des lois actuelles, ces entités ne sont pas tenues de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé également entre les employés et la Société.

Les cotisations à ces régimes de retraite sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées.



3 - 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 2000, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

4 - IMMOBILISATIONS

	2000		1999
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
	\$	\$	\$
Terrains	3 769 987	-	3 769 987
Ponts	136 355 667	107 044 824	29 310 843
Véhicules et équipements	4 714 506	1 720 966	2 993 540
Bâtiments	2 537 625	1 652 674	884 951
Réparations importantes reportées	943 207	593 442	349 765
Travaux de réfection	48 917	21 204	27 713
	<u>148 369 909</u>	<u>111 033 110</u>	<u>37 336 799</u>
			<u>34 828 458</u>

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

5 - FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

	2000	1999
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	274 324	232 955
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	267 104	78 062
Amortissement	(87 626)	(36 693)
Solde à la fin de l'exercice	<u>453 802</u>	<u>274 324</u>

6 - REVENUS DU PONT DES MILLE-ÎLES (QUOTE-PART)

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 Thousand Islands Bridge Authority.



7 - RECOUVREMENT DE COÛTS

Ce recouvrement représente le remboursement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada des frais engagés pour l'entretien du poste des douanes canadiennes du pont des Mille-Îles, conformément à une entente contractuelle.

8 - CAPITAL D'APPORT ET ACQUISITION D'ACTIFS

L'Estacade du pont Champlain a été transférée sans contrepartie de Transports Canada à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée le 2 décembre 1999. Ce transfert au montant de 2 40 000 \$ a été comptabilisé au capital d'apport.

La valeur comptable nette de l'immobilisation transférée se détaille comme suit :

	\$
Coût	18 000 000
Amortissement cumulé	15 600 000
Valeur comptable nette	<u>2 400 000</u>

9 - INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations d'éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

	2000 (12 mois)	1999 (6 mois)
	\$	\$
Débiteurs	(881 614)	363 594
Intérêts courus à recevoir	117 210	(62 111)
Montant à recevoir du Canada	(330 247)	1 640 472
Créditeurs	1 062 455	(961 019)
Revenus reportés	(93 572)	95 332
	<u>(125 768)</u>	<u>1 076 268</u>

10 - OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés 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.



11 - ENGAGEMENTS

La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 5 668 706 \$ jusqu'en 2007. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 2 488 667 \$ en 2001, 1 078 422 \$ en 2002, 902 621 \$ en 2003, 370 964 \$ en 2004, 371 527 \$ en 2005 et 456 505 \$ pour les exercices ultérieurs. Elle s'est également engagée en vertu d'une entente pour services de police qui se termine le 30 juin 2002, à verser annuellement un montant minimum de 2,9 millions de dollars.

12 - ÉVENTUALITÉS

- (a) Diverses réclamations ont été formulées ou des poursuites ont été intentées contre la Société, 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 Société aura à régler certaines de ces demandes pour des montants dépassant les provisions établies.
- (b) Une décontamination de certaines propriétés de la Société pourrait s'avérer nécessaire. Jusqu'à présent, la Société 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.

13 - 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. La Société a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor afin de lancer un appel d'offre pour un projet design-construction, 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. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 120 millions de dollars.

14 - 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.

15 - CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 1999 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

55 Metcalfe, pièce 1210

Ottawa, ON K1P 6L5

Tel. : (613) 993-6880

Tel.: (613) 993-6880

Ottawa, ON K1P 6L5

55 Metcalfe, suite 1210

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED