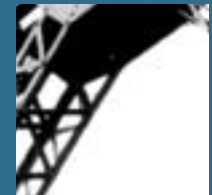




AU SERVICE DE NOTRE CLIENTÈLE D'UNE RIVE À L'AUTRE

2001 2002

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY



RAPPORT ANNUEL



**JE TRACE LA VOIE, CHAQUE JOUR EN ENFOURCHANT MA BICYCLETTE :
D'ICI, JE VOIS MA VILLE, JE VOIS LOIN.
AUJOURD'HUI, J'AI VU UN FAUCON PÈLERIN PLANER À LA HAUTEUR DU TABLIER.
C'EST MON JOUR DE CHANCE.**





2	Message du Président
5	Revue de l'année 2001
11	Profil et historique
12	Études
16	L'environnement
19	Relations communautaires et gouvernementales
22	Gestion des risques et sécurité
24	Revenus
25	Améliorer notre gestion
31	Technologie
33	Programme de coordination de l'identité fédérale
33	Ressources humaines
34	Ponts et infrastructures de transport
37	Informations corporatives
42	ÉTATS FINANCIERS 2001-2002
43	Analyse financière
45	Tableau synoptique
46	Rapport de la direction
47	Rapport du vérificateur
48	La Société des ponts fédéraux Limitée



| PONT HONORÉ-MERCIER



Le 30 juin 2002

L'Honorable David Collenette,
C.P., député
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Tour C, Place de Ville
29^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter, conformément aux dispositions de 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 terminé le 31 mars 2002.

Ce rapport contient également les états financiers de la Société, vérifiés par la vérificatrice générale du Canada.

À des fins d'économie, ce rapport comprend également les rapports annuels de nos filiales, soit La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la St. Mary's River Bridge Company.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président-directeur général,


Michel Fournier





MESSAGE DU PRÉSIDENT

Pour répondre aux besoins de leurs clients, la Société de ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales ont considérablement amélioré la gestion de leurs ouvrages et relevé des défis de taille en 2001. L'ensemble du personnel a répondu à l'appel dans le but de remplir notre mandat : fournir à nos clients des infrastructures de transport sécuritaires et peu dispendieuses et respecter les normes de pointe en matière d'environnement, d'entretien et d'efficacité.

Les événements tragiques du 11 septembre dernier ont eu de graves répercussions sur l'exploitation de nos ouvrages internationaux, notamment au Pont international de la voie maritime, au pont international des Mille-Îles et au pont international de Sault Ste. Marie. Les mesures de sécurité aux frontières, imposées par le

Canada et les États-Unis, ont perturbé la fluidité de la circulation. Malgré tout, en quelques semaines, le personnel de la Société, plus particulièrement celui assigné aux passages transfrontaliers, a réussi à rétablir un flux de véhicules acceptable compte tenu des circonstances.

Ces événements ont aussi eu pour conséquences d'imposer un contrôle de sécurité plus rigoureux et d'encourager le développement de nouvelles initiatives de gestion des risques pour répondre aux préoccupations de nos clients concernant leur sécurité; un volet clé de notre mission.

Le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier progresse selon l'échéancier prévu. Évalué à 125 millions de dollars et financé par le gouvernement du Canada, ce projet doit prendre fin en novembre 2002. En effectuant les travaux de nuit et en ayant recourt à un système de panneaux de béton préfabriqués,

la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI) a réussi à minimiser les perturbations de la circulation. Grâce à une communication constante et efficace avec les médias et le public et à l'intégration de notre Système intelligent de transport (SIT) au Centre de contrôle de la circulation du ministère des Transports du Québec (MTQ), nous avons pu améliorer le niveau de satisfaction du public relativement à la gestion et à l'avancement du projet. En 2002, la SPFL perfectionnera son système de surveillance télévisé en circuit fermé, déjà en place sur ses ouvrages dans la région montréalaise, pour l'intégrer au Centre de contrôle du MTQ et ainsi fournir aux usagers de meilleurs renseignements routiers. Le secteur privé en défraiera les coûts par l'entremise d'enseignes commerciales. De plus, la SPFL participe activement, en siégeant au comité d'orientation fédéral-provincial, à l'étude d'un système de train léger entre Montréal et la Rive-Sud.

La planification du projet de voie de contournement de l'Autoroute 30 à Montréal a avancé. La SPFL a attribué à Transports Canada un contrat de préparation d'un modèle financier, d'analyse et d'étude de faisabilité du projet. La Société participe également à une étude internationale sur les besoins futurs de traversées entre l'État de New York et l'Ontario. Cette étude conjointe, à laquelle participent Transports Canada, l'État de New York, l'Ontario et les administrateurs du Pont international de la voie maritime et du pont international des Mille-Îles, évaluera les possibilités d'amélioration du flux de circulation et de réduction de la durée de la traversée pour ces deux ponts. La question de l'accès routier et des infrastructures adjacentes aux ponts sera aussi discutée.



Une récente étude concernant l'état du Pont international de la voie maritime à Cornwall nous a révélé la nécessité de remplacer le tablier d'ici 5 à 10 ans, et en attendant, d'anticiper d'importants coûts d'entretien. Une évaluation environnementale amorcée en 2002 déterminera la meilleure voie à suivre. Une des options envisagées consiste à remplacer le pont du chenal nord par un pont à travée basse moins coûteux et plus intéressant sur le plan financier que de continuer à entretenir à prix fort le pont actuel.

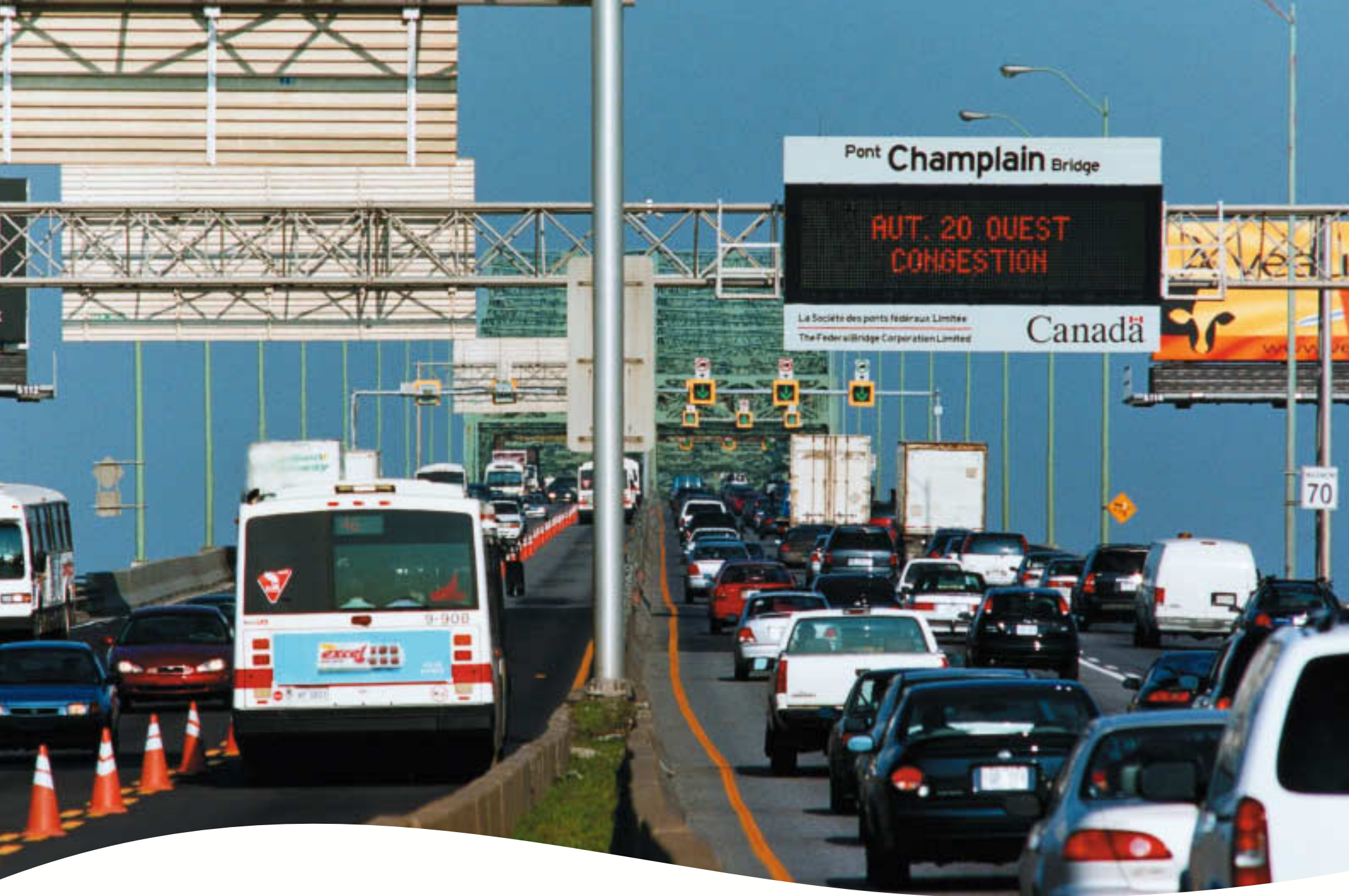


La diminution de la circulation sur les ponts internationaux, attribuable aux événements du 11 septembre, a affecté les recettes des péages au dernier trimestre de 2001. En 1999, une initiative montréalaise s'est avérée très efficace : la mise en place de panneaux publicitaires dans 29 sites de la métropole prévoit rapporter 60 millions de dollars en nouveaux revenus sur une période de 15 ans. Ces revenus seront réinvestis en vue d'améliorer la sécurité et la circulation sur les ponts de Montréal dans des initiatives comme le SIT et le système de surveillance télévisée.

Pendant ses trois premières années d'exploitation, la SPFL et ses filiales ont connu une constante progression dans l'efficacité de leur planification, de l'exploitation et dans

l'entretien des ponts fédéraux dont elles sont responsables et en ce qui concerne l'amélioration du service à la clientèle. La SPFL envisage l'intégration corporative de certaines de ses activités pour réduire les coûts et améliorer le rendement de ses opérations. En conséquence, la SPFL, en collaboration avec Transports Canada, évaluera des options permettant d'atteindre ses objectifs tout en maintenant une certaine flexibilité pour ses filiales. L'expertise interne, tant technique qu'administrative de la SPFL lui permet d'envisager une participation à la gestion et l'entretien d'ouvrages fédéraux supplémentaires.

Incluant les ponts Jacques-Cartier et Champlain qui sont les plus achalandés par voie en Amérique du Nord, on estime à plus de 180 millions le nombre de traversées de véhicules par an sur nos ponts, en plus des voies réservées au transport en commun qui accommodent plus de 8 millions de passagers annuellement. Notre dévouement à satisfaire nos clients sous-tend toutes les initiatives de la SPFL, de nos filiales et de chacun de nos employés.



REVUE DE L'ANNÉE 2001 – INTRODUCTION

La SPFL, constituée en société depuis 1998, est responsable des infrastructures qui ne servent pas à la navigation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Les actifs des filiales de l'AVMSL – Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI) et la Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée – ont été transférées à la SPFL, ainsi que la responsabilité des propriétés fédérales du pont international des Mille-Îles. En 2000, la SPFL a acquis la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et siège depuis à la Joint International Bridge Authority (JIBA).

En trois ans, la SPFL s'est consolidée sur le plan corporatif et a acquis une expertise spécialisée. Elle offre à ses filiales un soutien et des conseils en finances et en gestion et encourage le partage des compétences techniques, d'exploitation et d'entretien à tous les niveaux. Cette stratégie a fait ses preuves : une efficacité accrue, des coûts d'exploitation moindres et une équipe de spécialistes en exploitation des ponts, tunnels, autoroutes et autres infrastructures de transport. Le présent rapport annuel réunit les rapports des activités menées en 2001 par toutes les composantes de la Société, en évaluant la réussite de l'organisation dans l'atteinte de son principal objectif : mettre son expertise au service des besoins des clients.



L'industrie du transport a toujours été un facteur déterminant pour le développement et la croissance économique canadienne. La poussée démographique, l'augmentation du nombre de voyageurs, la reprise du commerce et l'évolution de l'industrie du camionnage ont provoqué une hausse de la demande des services de transport et incidemment d'énormes répercussions sur les activités de la Société.

Ainsi, dans la région métropolitaine de Montréal, la densité de la population, l'étalement urbain (concentré sur la Rive-Sud) et

le développement du transport de marchandises par camion ont contribué à la croissance de l'achalandage sur les ouvrages de la Société. Depuis 1993, la circulation sur le pont Champlain a augmenté de 11 % par an et on a compté 4,5 millions de véhicules lourds en 2001 seulement. Cette intensification de la circulation, combinée à une sous-capacité de passage attribuable à d'importants travaux de rénovation régulièrement en cours sur les divers ponts et tunnels, a encouragé une nouvelle planification des services de la SPFL.



Revue des activités d'entretien en 2001

Le pont Jacques-Cartier surplombe le fleuve Saint-Laurent. Il relie l'île de Montréal à la ville de Longueuil sur la Rive-Sud et permet annuellement environ 44 millions de traversées de véhicules. Le remplacement de son tablier est le plus important projet de rénovation jamais entrepris sur un pont canadien et constitue un défi en terme d'ingénierie, de technologie, de coordination du projet et de l'impact des travaux sur les usagers.

Le contrat englobe le remplacement intégral des cinq voies du tablier actuel en béton armé sur une distance de 2,7 km, par un nouveau tablier composé principalement d'éléments préfabriqués en béton joints par

des câbles de tension en acier. On prévoit aussi une reconfiguration des voies de circulation dans la section du pont appelée « virage de Craig ». Le projet a débuté au mois de mai dernier et doit être terminé en novembre 2002.

Les heures d'ouverture du pont garantissent la sécurité des usagers entre 5h30 et 20h30 et elles permettent aux travailleurs un meilleur rendement en opérant de nuit. Malgré un ralentissement des travaux et une grève des ouvriers de la construction, la Société a négocié avec l'entrepreneur des solutions pour accélérer les travaux et respecter l'échéancier de deux ans. Grâce aux températures favorables durant la période de construction, l'entrepreneur a pu

dépasser les exigences minimales pour 2001 et terminer certains éléments du projet prévus pour 2002.

De plus, d'importantes rénovations sur les piliers et les butées ont été effectuées. L'ensemble des travaux sur le pont Jacques-Cartier en 2001 est évalué à environ 68 millions de dollars.



| PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT JACQUES-CARTIER



a

Sur le pont Champlain **[a]**, on a amorcé en 2001 un programme de rénovation des piliers et poutres chevêtres à un coût légèrement supérieur à un million de dollars.

On a également complété des travaux de peinture sous le tablier du pont au coût de 1,5 million de dollars.



b

La restauration des bretelles reliant l'autoroute Bonaventure **[b]** à l'autoroute Décarie et des voies d'accès à l'île des Sœurs a été amorcée durant l'année. On estime à 2,5 millions de dollars le coût de ces travaux pour 2001. Les voies d'accès de la section 4 du pont Champlain seront également restaurées au coût de 1,8 million de dollars.



c



d

La Société a poursuivi son programme de 1,2 million de dollars consacré au nettoyage et à la peinture des armatures d'acier du pont Honoré-Mercier **[c]**. Des travaux de rénovation du béton et du système électrique de la partie nord du tunnel de Melocheville **[d]** estimés à 3,2 millions de dollars en 2001 furent effectués. La reconstruction du système d'éclairage de l'Estacade du pont Champlain **[e]** complétée en 2001, a coûté 0,3 million de dollars.



e

Plus de 175 millions de véhicules traversent chaque année nos ouvrages dans la région de Montréal. La Société organise ses activités dans la métropole et ailleurs afin de répondre aux besoins des usagers.



f



g

Le Pont international de la voie maritime [f] relie l'État de New York à la ville de Cornwall en Ontario, en passant par la communauté Mohawk d'Akwesasne. La Société procède annuellement à une inspection exhaustive, enlevant les débris sous le pont et réparant les trous en surface. On a repavé le tablier du chenal sud et une équipe de la CPIVM a nettoyé au jet de sable et remplacé le revêtement

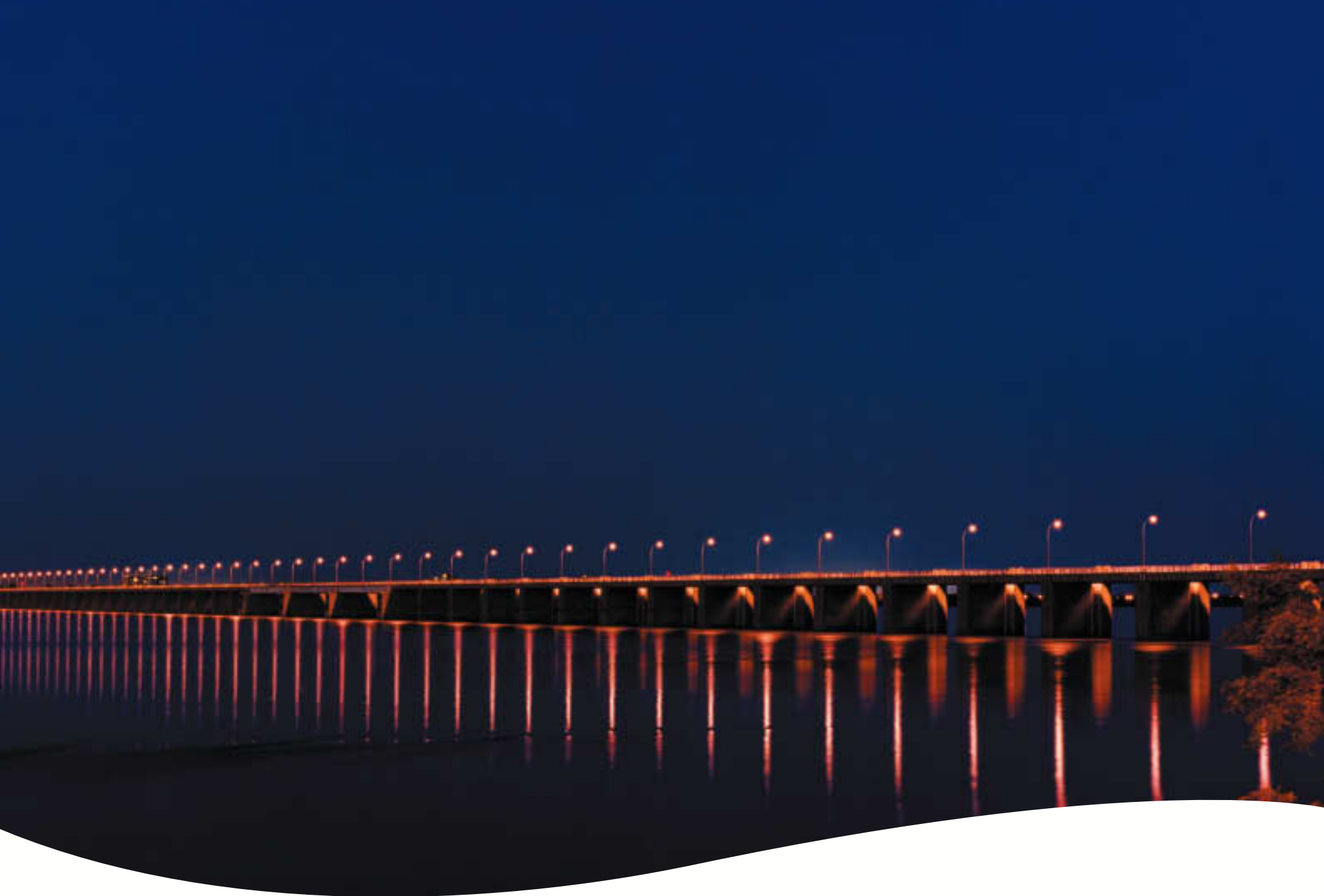


h

des piliers de la tour principale sud. L'entretien du pont enjambant le chenal nord se poursuit pendant que l'on recueille des informations visant à déterminer si la Société doit réparer cette travée ou la remplacer.

En 2001, la SPFL a supervisé un projet de 1,5 million de dollars pour réaligner l'approche nord de la traversée canadienne du pont international des Mille-Îles [g] près de Ganagoque en Ontario. Ce projet a été réalisé en respectant le budget et l'échéancier prévus.

Le département chargé de l'entretien du pont international de Sault Ste. Marie [h], a effectué une large gamme de travaux d'entretien cette année dont la réparation des traverses du pont, des bordures et du système de drainage. En général, l'administration du pont donne en sous-traitance les projets importants d'entretien préventif et d'amélioration des immobilisations.



| ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

PROFIL ET HISTORIQUE



La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État constituée en 1998 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions pour exploiter les ponts et les voies publiques qui relevaient auparavant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les statuts constitutifs de la SPFL prévoient qu'elle peut assumer la responsabilité d'autres ponts et d'autres ouvrages de transport si le gouverneur en conseil l'ordonne. Ainsi, depuis 1998, d'autres actifs se sont ajoutés aux responsabilités de la Société.

La SPFL gère deux catégories d'actifs. Dans le premier cas, il s'agit d'actifs qui s'autofinancent au moyen de la perception de péages et dans le second cas, d'actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement.

Parmi les actifs qui s'autofinancent, mentionnons le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie. Tous les actifs de la SPFL sont exploités par ses filiales ou dans le cadre de partenariats. Le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime situé à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie constituent nos traversées internationales.

Au nombre des actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement, mentionnons les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'Estacade du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et une partie de l'autoroute 15, la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville, tous situés dans la région de Montréal.

**MATIN ET SOIR, JE SOURIS EN REGARDANT PAR LA FENÊTRE DE MON AUTOBUS
PARCE QUE JE SUIS DANS LA VOIE DE DÉPASSEMENT.
EFFICACE, RAPIDE ET PAS CHER.**

ÉTUDES



La Corporation du pont de Sault Ste. Marie engage chaque année une firme d'ingénierie pour inspecter le pont, les installations et approches connexes. Cette firme est chargée de formuler ses recommandations pour l'entretien et les améliorations des immobilisations nécessaires au maintien et à la sécurité du pont. En avril 2000, les experts-conseils en ingénierie ont confirmé la bonne condition du pont et la qualité de son entretien. Parallèlement, la firme a dressé une liste des réparations à considérer au cours des 30 prochaines années pour assurer la sécurité des clients et un bon rendement d'exploitation.

En collaboration avec Transports Canada, l'État de New York, l'Ontario et les administrations du Pont international de la voie maritime et du pont international des Mille-Îles, la SPFL prend part à une étude visant à déterminer la faisabilité de projets d'amélioration du débit de la circulation sur ces deux ponts. L'étude examinera l'infrastructure existante et la capacité opérationnelle des traversées et proposera des mesures correctives à long et à court terme.

Un rapport des conditions existantes effectué en 2001 a annoncé des dépenses futures pour réparer la travée du chenal

nord du Pont international de la voie maritime. Des experts-conseils ont étudié sur une période de 30 ans les incidences financières de l'entretien de la travée élevée présentement en place par rapport à son remplacement par une travée basse. Les résultats privilégient, d'un point de vue financier, l'option d'un nouveau pont à travée basse. La SPFL a entrepris, au coût de 500 000 dollars, une évaluation environnementale qui durera 15 mois, pour déterminer les coûts, les avantages et les conséquences de chacune des options envisagées. Peu importe les scénarios, on peut s'attendre à des dépenses considérables pour répondre aux besoins d'entretien de ce pont au cours des prochaines années.



| AUTOROUTE BONAVENTURE



La SPFL siège au comité d'orientation fédéral-provincial qui supervise la gestion par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) d'une étude de faisabilité, au coût de 14 millions de dollars, d'un système de train léger (SLR). La Société a déjà injecté dans ce projet un million de dollars de la contribution du gouvernement fédéral de 7 millions; les 7 autres millions proviennent du gouvernement provincial. La SPFL souhaite ardemment la réussite de cette initiative de transport en commun. La voie réservée aux autobus sur le

pont Champlain et l'Autoroute 15 est extrêmement achalandée et engendre des embouteillages de taille aux heures de pointe. Le corridor prévu pour les trains du STL se composerait de l'Estacade et de l'Autoroute Bonaventure vers le centre-ville de Montréal de telle sorte que la moitié de son parcours serait sous juridiction fédérale. Un système de transport en commun moderne à haute vitesse inciterait les banlieusards à laisser leur auto à la maison, diminuant autant la circulation sur les ponts que la pollution atmosphérique. Le comité a approuvé l'octroi au consortium SNC-Lavallin / Bombardier / Dessau-Soprin / Roche-Deluc de plusieurs études d'importance en matière d'ingénierie civile, d'infrastructure ferroviaire et de matériel roulant (trains). Des études environnementales confiées à la firme Tecsalt-Genivar sont également en cours.

Le gouvernement fédéral a déclaré en 2001 que l'achèvement de l'Autoroute 30 était une priorité au Québec en matière d'infrastructures à cause des nombreuses retombées positives sur le commerce et les échanges. Sa contribution se traduira par la construction de deux ponts principaux et d'environ 14 km de bretelles. Des experts-conseils ont été engagés par la SPFL afin d'élaborer un modèle financier, des analyses et un plan de mise en œuvre d'un projet de partenariat public-privé. Ce rapport a été présenté à Transports Canada et les données recueillies ont permis au gouvernement fédéral d'établir divers scénarios financiers.



En 1950, l'expropriation des terres Mohawks d'Akwesasne pour la construction du Pont international de la voie maritime, avait abouti à la condition que les autochtones obtiennent leur droit de passage gratuit. Cependant, les membres de cette communauté se sont toujours inquiétés du fait que les péages imposés aux autres usagers puissent nuire à leurs affaires. On a donc mis sur pied en 2000 un comité, composé de représentants de Transports Canada, du ministère des Affaires indiennes et du Nord

Canada, de la SPFL, de la CPIVM et du conseil des Mohawks, pour discuter des questions de péage et des relations avec la communauté. Ce groupe a défini de nouvelles catégories d'usagers, à savoir les fournisseurs de la communauté et leurs partenaires d'affaires qui, dorénavant, seront également dispensés des droits de péage. On prévoit effectuer en 2002 une étude socio-économique mesurant l'impact des péages sur les entreprises et la collectivité de l'île de Cornwall.



En 2001, seulement 38 % des utilisateurs du pont acquittaient leur péage. Ce type de revenus ne représente donc pour la Société qu'une fraction de ceux recueillis aux autres traversées. De toute évidence, les revenus de péage de la CPIVM ne peuvent soutenir les coûts d'entretien élevé et les dépenses en immobilisations. C'est pourquoi elle a augmenté le tarif des péages pour 2002, espérant ainsi augmenter les revenus destinés à l'entretien et à l'exploitation du pont et des ouvrages connexes. La SPFL explore avec le gouvernement fédéral des options qui permettraient à la CPIVM de faire face à ses obligations financières futures.

L'ENVIRONNEMENT

La SPFL reconnaît l'importance d'une gestion saine de l'environnement pour satisfaire les besoins de ses clients. Elle a donc formé en 2001 un comité environnemental, composé de représentants de la Société et des ses filiales, chargé de garantir le respect de la politique environnementale récemment adoptée. Cette politique vise une gestion et un contrôle adéquats et sécuritaires de tous les aspects de la protection environnementale et des risques connexes en rapport avec la Société. Ce comité se réunit régulièrement pour traiter de problèmes comme les évaluations environnementales ou les mesures d'urgence (en cas de déversement accidentel) et pour réviser les inventaires des propriétés.

À Longueuil, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI) ont engagé une firme d'experts en environnement chargée de faire respecter les mesures environnementales et d'assurer la coordination de sa politique environnementale avec les municipalités.

Le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier représente un défi écologique particulier. On prévoit recycler le béton broyé du vieux tablier en matériau de remplissage ou en produit utilisé dans la fabrication du revêtement. De même, les tiges et les armatures d'acier seront récupérées. On effectue des travaux de peinture dans des espaces clos où l'air est filtré avant d'être réintroduit dans l'atmosphère et on utilise des produits sans plomb.





| PONT HONORÉ-MERCIER



De plus, la SPFL élabore avec les entrepreneurs des méthodes de travail prévoyant la récupération et l'élimination de tous les déchets, débris abrasifs et matériaux solides (béton, ciment ou vieux pavage). Elle surveille la quantité de déchets produite par les jets de sable pour l'écaillage de la peinture et les envoie dans des décharges. La Société applique aussi le règlement en vigueur concernant l'élimination de la neige sur les routes.

Les PJCCI ont retardé l'exécution d'un projet relatif à un pilier du pont Honoré-Mercier à cause de la présence de nids de faucons pèlerins, une espèce menacée d'extinction. Les PJCCI collaborent actuellement avec des agents de protection de la faune afin de trouver une solution qui permettra aux faucons de nicher dans leur habitat naturel sans nuire aux activités de la Société.

L'évaluation environnementale du Pont international de la voie maritime, effectuée en 2002, servira de modèle pour les prochains projets de la SPFL.

Cette année, les PJCCI ont ajouté à leur budget un volet intitulé « activités environnementales ». Les sommes débloquées seront allouées à des projets ayant trait à l'environnement. Par exemple, l'élimination des débris et déchets provenant du nettoyage des routes, l'aménagement paysager des propriétés de la SPFL et la participation à des initiatives écologiques.

Les PJCCI entameront un projet de préparation des descriptions techniques de leurs propriétés. Ce projet sera suivi d'un compte rendu des conditions environnementales existantes.



NICHOIR DE FAUCON
INSTALLÉ AU PONT MERCIER

RELATIONS COMMUNAUTAIRES ET GOUVERNEMENTALES

La SPFL désire renforcer ses relations avec les conseils municipaux et les urbanistes dans le but de coordonner des activités et de rentabiliser ses services à la clientèle. La restructuration municipale à Montréal et à Longueuil entraînera de nouvelles initiatives visant à améliorer les services et la qualité de vie des citoyens.

La Ville de Montréal a mis sur pied un projet cherchant à mettre en valeur les espaces verts voisins du pont Jacques-Cartier. La Société collabore avec la ville dans le cadre de ce projet. À Longueuil, on envisage un projet d'établissement d'un nouveau lien avec le réseau local de pistes cyclables. Les discussions avec les autorités municipales à ce sujet commenceront en 2002.

Une étroite collaboration entre la Société et le ministère des Transports du Québec (MTQ) est nécessaire pour garantir une coordination efficace des travaux et une intégration des facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans la prise de décisions relatives à l'entretien des ponts. Le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier est un projet important qui demandera une coopération efficace avec le MTQ. La travée élevée de ce pont qui enjambe le fleuve Saint-Laurent représente environ la moitié de sa longueur relève du gouvernement fédéral, tandis

que les autres parties sont sous juridiction provinciale. Même si ce projet ne se concrétisera que dans quelques années, l'expérience acquise par la SPFL dans le dossier du pont Jacques-Cartier aidera le MTQ et la SPFL à mieux planifier leurs opérations pour réduire les incidences de la construction sur leurs clientèles. Les Mohawks de Kanawake joueront un rôle majeur dans ce projet, à la fois à titre de résidents et de partenaires.



| PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

**JE LIVRE AUX QUATRE COINS DU CONTINENT
EN PARCOURANT DE GRANDES DISTANCES.
POUR MOI LE PONT C'EST UN PORTAIL SUR TOUS LES MARCHÉS.**

Les préoccupations des Mohawks d'Akwesasne influent beaucoup sur les décisions relatives au Pont international de la voie maritime. La SPFL et le Conseil des Mohawks siègent conjointement sur un comité chargé de résoudre les problèmes reliés aux péages et d'étudier l'avenir de la traversée du chenal nord. Leur opinion est donc grandement considérée.

Tout comme l'entente de partenariat signée pour le Pont international de la voie maritime, l'entente de dix ans conclue en 2000 avec la Thousand Island Bridge Authority a été citée à titre de modèle d'efficacité entre les États-Unis et le Canada. Le pont international situé à Sault Sainte-Marie est la seule traversée de véhicules entre les deux pays dans un rayon de mille kilomètres. Ce pont, reliant les localités de

Sault Ste. Marie en Ontario et au Michigan joue un rôle vital dans la prospérité de ces deux communautés. Il constitue un lien essentiel de transport, aussi bien pour l'industrie et le tourisme que pour le grand public. Le pont est géré par la Joint International Bridge Authority (JIBA), créée dans le cadre d'une entente entre les deux pays, et attribue les responsabilités d'exploitation quotidienne du pont à la International Bridge Authority (IBA), où siège un nombre égal de Canadiens et d'Américains.



**EN BALADE SUR MA MOTO, MON ESPRIT EST ALERTE.
AU SOMMET DU PONT, LA VUE EST MAGNIFIQUE
ET LES GENS SONT PLUS PRUDENTS
JE TRAVERSE EN TOUTE SÉCURITÉ.**



**GESTION DES RISQUES
ET SÉCURITÉ**

La SPFL cherche constamment à améliorer la gestion et l'exploitation de ses ouvrages. Dans cette optique, elle a adopté en avril 2001 une politique de gestion des risques et formé un comité correspondant. Ce comité, qui relève directement du conseil d'administration, est présidé par un membre du conseil et comprend le Vice-président, Ingénierie, le Vice-président, Communications, le Trésorier et l'Avocat-conseil. Il se réunit selon les besoins afin de circonscrire, d'évaluer et de traiter les risques internes et externes qui pourraient menacer les biens ou les activités de la Société.

Outre les risques et les plans d'urgence liés à l'intégrité structurelle, les considérations de sécurité ajoutent maintenant une nouvelle dimension à cette division. La satisfaction des clients étant une préoccupation de tous les instants, la SPFL travaille étroitement avec les autorités canadienne et américaine responsables pour permettre une fluidité de la circulation sur les ponts internationaux tout en assurant l'efficacité des activités douanières et de l'immigration.

Transports Canada a instruit une étude pour examiner les risques liés aux actes criminels pouvant affecter les trois ponts de Montréal, le tunnel et la partie canadienne du pont international des Mille-Îles.

Le 18 avril 2001, plus de 400 personnes ont manifesté sur le Pont international de la voie maritime pour protester contre le Sommet des Amériques à Québec. Cette manifestation a notamment bloqué le pont pendant plusieurs heures, si bien qu'on a dû dévier la circulation. Les employés de la CPIVM ont œuvré de pair avec les équipes des douanes, de l'immigration, de la police, des services d'urgence et avec la communauté mohawk d'Akwesasne pour maintenir l'ordre durant cet événement.



| TUNNEL DE MELOCHEVILLE



La Société a réaménagé ses polices et primes d'assurances afin d'améliorer sa gestion financière et administrative. Une évaluation des frais de remplacement de ses ouvrages s'est soldée par une diminution de 34 500 dollars des primes annuelles de la Société.

Le comité de gestion des risques mène des enquêtes approfondies lors d'accidents survenus sur les ponts de la SPFL et s'assure que les mesures correctives adéquates soient appliquées. Il étudie également les incidents qui ont eu lieu ailleurs sur des ouvrages similaires pour adopter des mesures préventives sur ses propriétés.

Maintenant que le comité a établi son mandat et ses objectifs, les filiales de la Société seront pleinement intégrées à ses activités quotidiennes.

REVENUS

En 2001, la circulation a décliné sur les ponts internationaux de la SPFL entraînant une baisse de ses revenus. Suite aux événements du 11 septembre, le nombre de traversées a diminué d'environ 25 % par rapport à l'année précédente au Pont international de la voie maritime, de 18 % au pont international des Mille-Îles et de 30 % au pont international de Sault Ste. Marie. Même si la circulation commerciale a connu un regain, le flux de véhicules personnels demeure faible. Les prévisions des revenus sont directement liées à la force et aux circonstances de la reprise économique.



Pour des questions budgétaires, nous assumerons que le volume de circulation restera, pour l'année 2002, inférieur aux niveaux précédant 2001 et que la reprise s'amorcera en 2003. Nous adapterons les plans d'exploitation et de gestion, de même que les politiques de péage en fonction des revenus disponibles.

La Société gère et exploite ses ponts selon de solides principes d'affaires et elle cherche continuellement de nouveaux moyens pour augmenter ses revenus et réduire ses dépenses. Cette approche de réduction des coûts se reflète dans sa politique de péages, dans ses initiatives d'impartition et dans les mesures d'urgence.

AMÉLIORER NOTRE GESTION



Depuis la réorganisation des responsabilités fédérales des ponts de 1998, la SPFL fonctionne comme une famille : la société mère fournit à ses filiales soutien et services en partageant avec elles ses ressources (ingénierie, juridiction, finances, communications, ressources humaines et formation) selon leurs besoins. Les filiales ont grandement bénéficié de ce fonctionnement car elles ne possèdent pas ce type de services.

L'adoption de meilleures politiques et méthodes de gestion a déjà orienté l'organisation vers une approche de la gestion à valeur ajoutée axée sur la clientèle menant vers la rentabilisation maximale de l'exploitation et des résultats. Cette expertise

peut maintenant être partagée et appliquée à d'autres éléments de la Société.

La SPFL analyse présentement les avantages d'une intégration approfondie de toutes activités. Un atelier a été organisé pour débattre de moyens plus efficaces de gestion et de prestation des services à nos clients. Les participants ont conclu qu'à moyen ou long terme, une intégration plus audacieuse avec des bureaux régionaux ou sectoriaux optimiserait la prestation et l'organisation des services et stimulerait les relations de travail.

Notre exploitation profiterait d'une structure corporative plus efficace, les filiales pourraient se concentrer exclusivement sur

l'exploitation et l'entretien, tandis que le siège social pourrait appliquer son expertise à la gestion des biens immobiliers et aux orientations politiques.

La SPFL a l'intention d'étudier avec Transports Canada les avantages éventuels du regroupement de ses activités en une seule entité, tout en maintenant et en augmentant la souplesse et la liberté d'action nécessaires pour que toutes les unités opèrent efficacement. L'intégration présenterait des avantages comme une réduction importante des dépenses administratives, une gestion cohérente des politiques et



| PONT JACQUES-CARTIER



méthodes de gestion, une visibilité accrue pour le gouvernement fédéral et une identité corporative affirmée. Finalement, cette intégration rationalisera l'expertise et les ressources de l'entreprise et dotera le Canada d'une solide équipe d'experts en matière de ponts.

Le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier et les autres initiatives de la SPFL ont suscité l'intérêt de plusieurs intervenants désireux d'élaborer des opérations commerciales conjointes et des partenariats d'affaires, ce qui amènerait la SPFL à participer à la gestion et l'entretien de nouveaux ouvrages. Éventuellement, la SPFL devra se préparer à faire face à de telles occasions d'affaires.

En collaboration avec ses filiales, la SPFL établit des normes de l'industrie et des repères en matière de gestion, d'exploitation et d'entretien de ses ouvrages. Dans ce cadre, la SPFL tente d'élaborer des lignes directrices régissant les activités afin d'améliorer le processus d'établissement du budget annuel et la planification à long terme des immobilisations. La Société se basera sur les coûts moyens d'activités comme l'enlèvement de la neige par voie / kilomètre, l'entretien courant, le coût unitaire et les cycles de vie des remplacements des tabliers de ponts, le renouvellement du revêtement des ouvrages et ainsi de suite, pour établir des critères d'évaluation du rendement financier et de meilleures pratiques.

Historiquement, c'est le conseil d'administration de chaque pont qui établissait sa politique de péage. Même si le conseil d'administration local doit demeurer responsable de cette décision, les plans d'affaires de la SPFL exigent que le revenu cible permette d'assumer les frais d'entretien et d'exploitation des ouvrages en question. Dans le contexte actuel, il serait souhaitable de disposer d'orientations qui tiennent compte des facteurs concurrentiels. De plus, des discussions sont en cours avec d'autres administrations de ponts afin de déterminer les éléments communs des diverses politiques de péage qui seraient plus profitables pour notre clientèle.

L'ÉTÉ, JE NE MANQUE JAMAIS

**UN SEUL FEU D'ARTIFICE À LA RONDE.
SUR LE PONT JACQUES-CARTIER,**

ON EST AUX PREMIÈRES LOGES.



La normalisation des procédures vise à préciser une meilleure compréhension des exigences financières relatives à un pont afin de permettre aux gestionnaires d'évaluer les coûts d'exploitation et d'immobilisations sur un horizon de 20 ans. Les rapports financiers sont articulés de manière à répondre aux exigences des activités normales d'exploitation et d'entretien ainsi qu'aux entretiens importants et aux dépenses en immobilisations. Ils serviront à circonscrire les objectifs de recettes pour le pont et les besoins en fonds de réserve nécessaires aux activités à long terme.

La Société élabore actuellement des systèmes d'évaluation du rendement qui lui permettraient d'atteindre ses divers objectifs. Ces systèmes prennent en considération la mission et la vision de la Société, le service à la clientèle, les niveaux et les domaines d'expertise,

l'innovation, les préoccupations environnementales et le rendement financier. Ce système d'évaluation de la performance servira de guide à la gestion quotidienne des affaires et deviendra un élément essentiel de la planification stratégique.

Les rapports financiers des filiales traduisent l'évolution de la propriété des installations. On a appliqué une panoplie de politiques et de principes de comptabilité dont ceux ayant trait à la capitalisation de l'actif. Pour que la planification soit saine, elle doit comprendre une politique cohérente en matière d'immobilisations et d'amortissement.

La SPFL considère des moyens pour réduire ses coûts d'exploitation et explore de nouvelles sources de revenus. Le domaine des baux et licences relatifs aux propriétés a permis à la Société d'établir des

politiques pour guider ses filiales dans l'obtention de revenus. Par exemple, la mise en œuvre d'un projet commercial de panneaux publicitaires le long des ouvrages de la SPFL dans la région métropolitaine de Montréal s'est avérée une grande réussite.

La Société s'est également penchée sur des questions d'ordre administratif liés à ses propriétés, entre autres, les baux et licences, les paiements tenant lieu d'impôts fonciers, les taxes municipales, les levées d'arpentage, les baux des boutiques hors taxes et l'apport fourni à l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour les installations douanières.



| PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE



| PONT CHAMPLAIN



**ÇA ME PLAÎT CETTE VISION D'ACIER,
CES PANNEAUX ÉLECTRONIQUES ET CES TRAVAUX DE CONSTRUCTION.
JE SAIS QUE RÉNOVER LES INFRASTRUCTURES COÏNCIDE
AVEC ACTION ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE.**

TECHNOLOGIE

Depuis juin 1999, la SPFL a implanté un programme de signaux routiers variables (SRV) dans le cadre d'une initiative plus large de Système intelligent de transport (SIT). Dans la région de Montréal, le SIT est un outil sophistiqué de gestion de la circulation qui assure une capacité optimale et des conditions de conduite sécuritaires en fournissant aux usagers des informations bilingues, en temps réel, sur la circulation et les conditions routières. Le SIT intègre des systèmes de contrôle

des voies sur les ponts et de nouveaux systèmes de surveillance télévisée et de comptage des véhicules. Leur fonction est de diriger le flux de la circulation et de mesurer le volume véhiculaire. Toutes ces améliorations sont financées à même les revenus générés du secteur privé grâce au programme de panneaux publicitaires de telle sorte que les contribuables n'ont pas à déboursier un sou pour en bénéficier.

La SPFL et le MTQ ont conclu en 2001 un accord prévoyant l'intégration du SIT au Centre de contrôle de la circulation du ministère. Cette entente concerne surtout les principaux projets de rénovation mis en œuvre par les deux paliers

de gouvernement. Les messages en temps réel rapportant les embouteillages et les travaux ont beaucoup amélioré la fluidité de la circulation et le niveau de satisfaction de la clientèle.



La SPFL prévoit octroyer un contrat pour la modernisation des composantes du système existant de surveillance télévisée en circuit fermé sur ses ponts de la région montréalaise. Ce système date de 1989. Il permet aux autorités policières de surveiller les incidents qui relèvent de leur compétence, notamment les accidents de la circulation. Le Centre de contrôle de la circulation du MTQ y a aussi accès. Bientôt, on pourra consulter sur le site Web des PJCCI les images améliorées provenant du système de surveillance télévisée. Grâce à ce projet, les médias présenteront au public de bien meilleures informations sur l'état de la circulation.

Le site Web de PJCCI, inauguré en août 2000, a été construit dans le but de renseigner le public sur la Société et ses ouvrages. Au mois d'août 2001, la SPFL y a intégré des images provenant de ses caméras pour procurer aux utilisateurs des informations sur la circulation des ponts Jacques-Cartier et Champlain. La Société utilise cette technologie pour communiquer aux internautes des informations relatives au progrès des travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier et à la fermeture des voies. De mars à novembre 2001, 6 000 personnes en moyenne par mois ont visité ce site Web, dont l'adresse est www.pjcci.ca. La Société continuera d'élaborer ces outils Internet afin de profiter au maximum de ce moyen de communication.

Soucieux de l'impact du resserrement des mesures de sécurité aux frontières et des délais qu'elles occasionnent sur les échanges commerciaux, le tourisme et les autres activités, les gouvernements canadien et américain ont annoncé des initiatives spéciales pour améliorer le flux de la circulation. Ainsi, le Programme d'autocotisation des douanes (PAD), CanPass, NEXUS, l'application des technologies de pointe (détection et dédouanement) et d'autres nouveaux procédés ont été créés. Bien que la responsabilité première pour l'implantation de ces initiatives repose sur l'Agence des douanes et du revenu du Canada, elles pourront avoir une influence sur la conception des aires d'approche des postes frontaliers et les besoins en personnel.

PROGRAMME DE COORDINATION DE L'IDENTITÉ FÉDÉRALE



La SPFL est à mettre sur pied des normes visuelles visant à identifier chacun des ouvrages dont elle a la charge. La Société applique rigoureusement les normes du Programme de symbolisation fédérale à la signalisation et à toutes ses publications.

RESSOURCES HUMAINES

Une étude d'impact économique des dépenses d'immobilisation et d'exploitation pour l'année 2001-2002, estime que l'impact économique global des dépenses d'exploitation et d'immobilisation de La Société des ponts fédéraux limitée et de ses filiales pour l'année 2001-2002 a supporté la création et la consolidation de 1 479 emplois / année dont plus de 95 % sont des emplois salariés. L'effet total sur l'accroissement des revenus des entreprises et des ménages (valeur ajoutée) est de plus de 83,5 millions de dollars.

L'impact économique total des seules dépenses d'immobilisations de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour l'année 2001-2002 a supporté la création ou la consolidation de 836 emplois / année. L'effet total est de 50,5 millions de dollars en termes d'accroissement des revenus pour les entreprises et les ménages du Québec. Ces mêmes dépenses permettent au gouvernement du Québec de percevoir près de 12,4 millions de dollars et au gouvernement du Canada 5,5 millions de dollars. Il est à noter que 95 % de cet impact est dû aux travaux de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier.

À titre de nouvelle société d'État, la Société poursuit son travail d'élaboration de ses politiques et programmes en matière de ressources humaines et intègre les programmes existants à ses filiales.

Pendant l'année 2001, la Société a consacré beaucoup d'efforts pour élaborer un Plan d'évaluation des emplois, en collaboration avec les deux syndicats (SCFP et CSN) et avec des représentants des employés non syndiqués. La résolution à l'amiable des problèmes de relations de travail chez notre filiale des PJCCI s'est traduite par une amélioration de nos rapports avec les syndicats et par l'absence de griefs en 2001.

L'approche de la Société en matière de ressources humaines est basée sur l'amélioration de la productivité et l'établissement de relations harmonieuses qui figurent parmi les moyens de perfectionner les compétences de nos employés et d'améliorer la qualité des services aux clients.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

*sous juridiction de la SPFL
et de ses filiales*



Pont Jacques-Cartier

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement

3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe. La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus de la surface du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal.

La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 43 millions de véhicules par année.

Pont Champlain et Autoroute Bonaventure

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les municipalités de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type



cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint, qui constituent un tablier en béton précontraint, revêtu de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Champlain est estimée à 49 millions de véhicules par année, auquel il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.



Pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud. À l'origine, l'exploitation, l'entretien et l'administration du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des

travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 km. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 27 millions de véhicules par année.



Pont international des Mille-Îles

Ouvert en 1938 par le premier ministre MacKenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'état de New York. Sa construction a demandé 16 mois et il s'agit d'une réalisation impressionnante à tous les égards! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority des États-Unis.

Environ deux millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.



Pont international de Sault Ste. Marie

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière St. Mary's et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens par l'intermédiaire de l'autoroute américaine 75 et de la route transcanadienne.

Environ 3 millions de véhicules traversent ce pont chaque année.



Pont international de la Voie maritime

Enjambant la voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'état de New York, en passant par le territoire Mohawk d'Akwesasne, le pont international de la voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Au total, plus de 2,4 millions de véhicules, principalement des camions, empruntent ce pont chaque année, ce qui en fait l'un des liens commerciaux les plus importants entre le Canada et les États-Unis.



Estacade du pont Champlain

L'Estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.



Tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction du canal de Beauharnois. Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4 millions de véhicules par année.

INFORMATIONS
CORPORATIVES



SOCIÉTÉ DES PONTS
FÉDÉRAUX LIMITÉE

Conseil d'administration

Michel Fournier,
Président-directeur général
Yvon Bourget, *Administrateur*
Sheila Tremblay, *Administrateur*

Direction

Norman B. Willans,
Avocat-conseil
et secrétaire de la Société
Glen P. Carlin,
Vice-président, Ingénierie
André Girard,
Vice-président, Communications
Gérard Lalonde,
Directeur,
Services administratifs
et trésorier



LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

Conseil d'administration et direction

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des activités de la Société. Il est supporté par le Comité directeur, le Comité de vérification, le Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier et par l'équipe de direction.

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-Président*
Glen P. Carlin, *Administrateur*
Clément Côté, *Administrateur*
René Therrien, *Administrateur*
Norman B. Willans, *Administrateur*

Comité directeur

René Therrien, *Président*
Glen P. Carlin
Clément Côté

Dirigeants et directeurs de service

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Pierre Beaudoin,
Directeur général
Sylvie Lefebvre,
*Avocate-conseil et secrétaire
de la Société*
Nathalie Rhéaume,
*Directrice, Finances
et administration*
Jean-Charles Leclerc,
*Directeur, Ingénierie
et construction*
Serge Harvey,
*Directeur, Opérations
et entretien*

Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier

Glen P. Carlin, *Président*
Clément Côté
René Therrien

Comité de vérification

René Therrien, *Président*
Glen P. Carlin
Clément Côté

SOMMAIRE FINANCIER

<i>en dollars</i>	2002	2001
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	801 522	663 150
Intérêts	125 107	160 926
Autres sources	143 975	182 293
Dépenses		
Entretien	23 791 746	22 501 836
Fonctionnement	3 259 266	3 167 292
Administration	3 186 889	3 248 803
Amortissement	2 112 153	2 039 138
Perte avant le financement du gouvernement	31 279 450	29 950 700
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	26 726 437	27 965 992
Amortissement de l'aide en capital reportée	214 349	141 334
Perte nette	4 338 664	1 843 374
• BILAN		
Actif à court terme	22 313 313	12 288 894
Passif à court terme	21 476 164	9 097 378
Immobilisations	80 713 363	16 691 953
Avantages sociaux futurs	645 795	559 302
Aide en capital reportée	72 146 489	6 227 275
Avoir de l'actionnaire	8 758 228	13 096 892
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Acquisition d'immobilisations	66 133 563	5 914 807
Crédit parlementaire pour l'acquisition d'immobilisations	66 133 563	5 914 807
Emprunt à court émis par la société mère	3 500 000	—

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE.

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*
Albert S. Jacquez, *Vice-Président*
Meredith S. Hayes, *Vice-Président*
Sal Pisani, *Vice-Président*
Roger J. Forgues, *Directeur*
Edward Margosian, *Directeur*
John M. Kroon, *Administrateur*
Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Direction

Sheila Tremblay, *Présidente*
Albert S. Jacquez, *Vice-Président*
Erman J. Cocci, *Vice-Président*
Gerard Lalonde, *Trésorier*
Edward Margosian, *Trésorier adjoint*
Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*
Norman B. Willans, *Avocat général*
et Secrétaire de la Corporation
Marc C. Owen,
Avocat général adjoint
Hendrik H. Saaltink,
Directeur général

Comité de vérification

John M. Kroon, *Président*
Edward Margosian
Roger J. Forgues

Comité de gestion

Sheila Tremblay
Sal Pisani
John M. Kroon

SOMMAIRE FINANCIER

<i>en dollars</i>	2001	2000
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	2 766 972	3 018 592
Location	128 214	125 546
Investissements	76 759	74 739
Dépenses		
Entretien	1 480 263	1 342 680
Perception des péages	670 801	649 020
Administration	608 480	538 805
Amortissement	422 883	339 636
Bénéfice net	(234 254)	259 150
• BILAN		
Actif à court terme	1 347 252	1 782 470
Passif à court terme	475 365	463 492
Immobilisations	558 644	447 307
Réparations importantes reportées	662 154	567 642
Capital-actions	8 000	8 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	1 785 811	1 993 885
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Acquisition d'immobilisations	626 962	80 503
Fonds générés par l'exploitation	83 632	669 708

**LA ST. MARY'S RIVER
BRIDGE COMPANY**

**Administrateurs
et dirigeants**

James McIntyre, *Président*
Alexander Harry, *Vice-président*
Robert Collins, *Administrateur*
Gerry Johnston, *Administrateur*
Allan Jackson, *Administrateur*
Don Macgregor, *Administrateur*
Mary Trbovich, *Administrateur*
Lorie Bottos, *Secrétaire trésorier*

SOMMAIRE FINANCIER

<i>en dollars</i>	2001
• EXPLOITATION	
Revenus	
Péages	3 141 716
Baux et permis	472 044
Investissements	92 027
Autres	263 810
Dépenses	
Entretien	861 562
Perception des péages	980 256
Administration	432 491
Amortissement	236 908
Bénéfice net	1 458 379
• BILAN	
Actif à court terme	4 669 287
Passif à court terme	899 022
Immobilisations	4 516 983
Capital-actions	1 500
Bénéfices non répartis	8 285 747
Fonds réservés	2 976 869
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	
Acquisition d'immobilisations	9 260
Fonds générés par l'exploitation	1 551 968



42	ÉTATS FINANCIERS 2001-2002
43	Analyse financière
45	Tableau synoptique
46	Rapport de la direction
47	Rapport du vérificateur
48	La Société des ponts fédéraux Limitée



ANALYSE FINANCIÈRE

SURVOL DE L'ANALYSE FINANCIÈRE

La présente analyse s'ajoute aux états financiers consolidés présentés dans les pages qui suivent. Elle porte sur les activités de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, de sa filiale détenue à 91,33 %, la St.Mary's River Bridge Company, et inclut la quote-part proportionnelle soit 50 % des comptes de sa coentreprise, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

Les états financiers sont de la troisième année complète d'activités de la Société des ponts fédéraux Limitée se terminant le 31 mars 2002. Lorsqu'il effectue des comparaisons, le lecteur doit se souvenir que dans les états financiers de l'an passé les opérations de la filiale, la St.Mary's River Bridge Company, était pour la période allant du 17 octobre 2000 au 31 mars 2001.

Les activités de la Société se divisent en deux secteurs distincts. En premier lieu, on retrouve le secteur des ponts internationaux. Ce secteur s'autofinance à même les revenus de péages. Le deuxième secteur comprend les autres ponts, structures et activités où il n'existe aucun péage. Ce secteur dépend, en partie, du gouvernement pour son financement.

Au cours de l'année la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a continué les travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier afin de répondre, dans le cadre de sa mission, aux besoins des Canadiennes et des Canadiens en matière de transport et leur fournir des installations sécuritaires. La société a investi une somme de 66 millions de dollars dans ce projet durant l'année 2001-2002.

ANALYSE FINANCIÈRE

UN BILAN POSITIF

La Société des ponts fédéraux Limitée continue de montrer une situation financière solide. L'actif total de la Société a pratiquement doublé au cours de l'année pour atteindre un total de 143 466 559 \$ en 2002. Cette hausse découle en grande partie des immobilisations qui ont connue une augmentation de 64 689 037 \$. Les travaux de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier ont été de loin le projet principal durant l'année. Ce contrat de design-construction a été adjugé le 12 octobre 2000 et les travaux effectués au 31 mars 2002 sont comptabilisés dans les projets en voie de réalisation. Le montant à recevoir du Canada s'élève à 13 735 416 \$ en 2002 par rapport à 8 662 192 \$ en 2001. Ce montant représente la part des crédits parlementaires qui ont été octroyés à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, mais qui n'ont pas encore été versés.

UNE CROISSANCE SOUTENUE

Pendant l'année 2002, les revenus consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée ont progressé de 1 791 638 \$ ou 17,4 %, pour atteindre 12 091 041 \$ comparativement à 10 299 403 \$ pour l'exercice précédent.

Un des principaux facteurs qui a contribué à cette progression sont les revenus provenant des baux et permis qui ont augmenté de 36 % passant de 3 655 810 \$ en 2001 à 4 965 619 \$ en 2002. Cette hausse est attribuable en grande partie à l'octroi de nouveaux baux et permis et à l'augmentation des loyers et redevances de baux et permis en vigueur.

Par ailleurs, les revenus attribuables aux péages ont augmenté de 1 239 480 \$ et atteignent 4 491 072 \$ au 31 mars 2002. Les opérations de la société St-Mary's River Bridge Company pour une année complète expliquent cette variation.

Les dépenses ont augmenté de 3 359 443 \$ en 2002. Cette hausse de 8,7 % est en partie attribuable aux opérations de la société St-Mary's River Bridge Company pour une période d'une année complète comparativement à 6 mois seulement en 2001.

Les dépenses d'entretien de 27 694 873 \$ (66 % des dépenses totales) reflètent bien l'importance accordée par la Société aux bons fonctionnements de ses infrastructures. De ce montant, 23,8 millions de dollars en dépenses d'entretien ont été effectués par la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain, Incorporée qui a mis de l'avant et entrepris durant l'année plusieurs projets d'entretien majeurs des infrastructures. Les travaux d'entretien majeurs ont été exécutés en maintenant au minimum l'impact sur la circulation.

TABLEAU SYNOPSIS
 RÉTROSPECTIVE DEPUIS LE COMMENCEMENT
 pour l'exercice terminé le 31 mars

• DONNÉES FINANCIÈRES <i>en milliers de dollars</i>	1999 <i>6 mois</i>	2000 <i>12 mois</i>	2001 <i>12 mois</i>	2002 <i>12 mois</i>
Revenus				
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	906	2 252	2 276	1 854
Baux et permis	728	2 110	3 656	4 966
Péages	627	1 549	3 251	4 491
Intérêts	339	653	994	691
Autres	113	195	122	89
	2 713	6 759	10 299	12 091
Dépenses				
Entretien	7 346	21 825	26 242	27 695
Fonctionnement	1 975	3 566	3 175	3 266
Administration	1 799	4 564	6 095	7 347
Amortissement	1 260	2 740	3 249	3 658
Recouvrement de coûts	(268)	(295)	(264)	(110)
	12 112	32 400	38 497	41 856
Perte avant le financement public	(9 399)	(25 641)	(28 198)	(29 765)
Crédit parlementaire				
pour les dépenses d'exploitation	9 628	25 168	27 966	26 726
Amortissement du financement				
en capital reporté	37	88	141	214
Part des actionnaires sans contrôle	-	-	(69)	(79)
Bénéfice net (perte nette)	266	(385)	(160)	(2 904)

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel relèvent de la compétence de la direction et ont été approuvés par son Conseil d'administration.

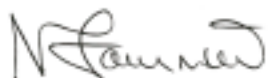
Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour garantir l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Société maintient un système de contrôle, de politiques et de procédures interne assurant, avec un degré raisonnable de certitude, la protection des biens et la consignation adéquate des transactions et des événements.

Le système de contrôle est complété par une vérification interne comprenant des examens périodiques des différents aspects des activités de la Société. Le vérificateur externe a libre accès aux administrateurs responsables du maintien du système de contrôle et de la qualité des états financiers.

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

Le président et premier dirigeant,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Fournier', written in a cursive style.

Michel Fournier

Ottawa, Canada

Le 21 juin 2002

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



AUDITOR GENERAL OF CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2002 et les états consolidés des résultats et du 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 du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu 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 la vérificatrice générale du Canada

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Flageole'.

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 21 juin 2002

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 mars

<i>en dollars</i>	2002	2001
• ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	19 591 676	15 068 173
Débiteurs	1 957 841	1 678 837
Intérêts courus à recevoir	9 129	209 133
Frais payés d'avance	530 423	862 343
Montant à recevoir du Canada	13 735 416	8 662 192
	<u>35 824 485</u>	<u>26 480 678</u>
À long terme		
Placements à long terme (note 4)	–	4 147 808
Avance au coentrepreneur (note 5)	317 046	327 610
	<u>317 046</u>	<u>4 475 418</u>
Immobilisations (note 6)	107 325 028	42 635 991
	<u>143 466 559</u>	<u>73 592 087</u>
• PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	18 832 761	9 802 657
Revenus reportés	368 418	2 610 844
	<u>19 201 179</u>	<u>12 413 501</u>
Provision pour avantages sociaux futurs	993 900	959 586
Revenus reportés	393 000	435 000
Financement en capital reporté (note 7)	72 146 489	6 227 275
Part des actionnaires sans contrôle	472 171	392 460
	<u>74 005 560</u>	<u>8 014 321</u>
	<u>93 206 739</u>	<u>20 427 822</u>
Engagements et éventualités (notes 12 et 13)		
• 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	53,443,116	53,443,116
Déficit	(3,183,297)	(278,852)
	<u>50,259,820</u>	<u>53,164,265</u>
	<u>143,466,559</u>	<u>73,592,087</u>

Approuvé par le Conseil
d'administration :

Président et premier dirigeant

Administrateur

* Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars

<i>en dollars</i>	2002	2001
• REVENUS		
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 8)	1 853 803	2 276 174
Baux et permis	4 965 619	3 655 810
Péages	4 491 072	3 251 592
Intérêts	691 096	993 819
Autres	89 451	122 008
	<u>12 091 041</u>	<u>10 299 403</u>
• DÉPENSES		
Entretien	27 694 873	26 241 851
Fonctionnement	3 266 607	3 174 953
Administration	7 346 952	6 095 200
Amortissement	3 658 254	3 249 114
Recouvrement de coûts (note 9)	(110 125)	(264 000)
	<u>41 856 561</u>	<u>38 497 118</u>
Perte avant le financement public	(29 765 520)	(28 197 715)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	26 726 437	27 965 992
Amortissement du financement en capital reporté (note 7)	214 349	141 334
Part des actionnaires sans contrôle	(79 711)	(69 422)
PERTE NETTE	(2 904 445)	(159 811)
Déficit au début de l'exercice	(278 852)	(119 041)
Déficit à la fin de l'exercice	(3 183 297)	(278 852)

* Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU CAPITAL D'APPORT

pour l'exercice terminé le 31 mars

<i>en dollars</i>	2002	2001
Solde au début de l'exercice	53 443 116	50 041 592
Transfert des actifs de St. Mary's River Bridge Company	–	3 401 524
Solde à la fin de l'exercice	53 443 116	53 443 116

* Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

<i>en dollars</i>	2002	2001
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(2 904 445)	(159 811)
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	3 658 254	3 249 114
Amortissement du financement en capital reporté	(214 349)	(141 334)
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	34 314	147 214
Amortissement des revenus reportés	(2 284 426)	(768 648)
Part des actionnaires sans contrôle	79 711	69 422
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 10)	4 209 800	(1 501 485)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 578 859	894 472
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Encaisse acquise de la filiale	–	675 072
Diminution de l'avance au coentrepreneur	10 564	15 517
Placements à long terme	4 147 808	821 759
Acquisition d'immobilisations	(68 347 291)	(6 612 036)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(64 188 919)	(5 099 688)
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus reportés	–	3 600 156
Augmentation du financement en capital reporté	66 133 563	5 914 807
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	66 133 563	9 514 963
• AUGMENTATION NETTE DE L'EXERCICE	4 523 503	5 309 747
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	15 068 173	9 758 426
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	19 591 676	15 068 173

* Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

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 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 des 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.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company pour un montant de 1 370 \$.

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 d'actions ou d'une 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 et sa filiale, St. Mary's River Bridge Company, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

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, sa filiale détenue à 91,33 %, St. Mary's River Bridge Company 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 pour l'exercice financier 2002, ils comprennent les résultats des filiales Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et St. Mary's River Bridge Company et de la coentreprise pour l'exercice du 1er avril 2001 au 31 mars 2002.

b) Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état des résultats et du déficit. Le montant des crédits parlementaires est déterminé selon les besoins des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de la filiale.

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

Les crédits parlementaires auquel la filiale a droit mais qui n'ont pas été perçus à la fin de l'exercice sont présentés comme montants à recevoir du Canada.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

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 actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les immobilisations provenant de 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 actifs, aux taux annuels suivants :

• Ponts	2 % - 5 %
• Travaux de réfection	5 % - 10 %
• Réparations importantes reportées	10 %
• Véhicules et équipements	3 % - 33 %
• Bâtiments	2 % - 20 %

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont reportées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et elles sont amorties conformément à la politique de la Société.

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.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

e) Avantages sociaux futurs

À la cession de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

f) Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Depuis le 1er avril 2000, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la coentreprise versent des cotisations plus élevées et ce montant, exprimé en pourcentage des cotisations des employés, variera d'un exercice à l'autre selon les besoins dictés par les antécédents.

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

Les cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

La charge pour tous les régimes de retraite de l'exercice est de 264 902 \$ (228 833 \$ en 2001).

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

3. ENCAISSE ET PLACEMENTS À TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2002 était de 2,54 % (5,9 % en 2001). Le terme à courir le plus long est de 123 jours. La juste valeur des placements à terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

4. PLACEMENTS À LONG TERME

Les placements à long terme incluent les instruments financiers ci-dessous :

<i>en dollars</i>	2002	2001
Bon du Trésor	–	2 500 000
Fonds du marché monétaire	–	1 647 808
	–	4 147 808

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 mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2002, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

6. IMMOBILISATIONS

	coût	amortissement cumulé	valeur nette	valeur nette
<i>en dollars</i>		2002		2001
• Terrains	4 340 944	–	4 340 944	4 340 944
• Ponts	140 801 799	117 045 505	23 756 294	26 675 231
• Véhicules et équipements	7 036 761	3 245 365	3 791 396	3 984 322
• Bâtiments	5 252 114	2 351 567	2 900 547	1 335 578
• Réparations importantes reportées	943 207	798 383	144 824	250 340
• Travaux de réfection	48 917	28 444	20 473	24 093
• Projets en voie de réalisation	72 370 550	–	72 370 550	6 025 483
	230 794 292	123 469 264	107 325 028	42 635 991

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

Par ailleurs, les projets en voie de réalisation au 31 mars 2002 se rapportent, en majeure partie, au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier (note 14).

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

7. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

<i>en dollars</i>	2002	2001
Solde au début de l'exercice	6 227 275	453 802
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	66 133 563	5 914 807
Amortissement	(214 349)	(141 334)
Solde à la fin de l'exercice	72 146 489	6 227 275

8. REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus représentent la quote-part des résultats d'exploitation nets 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.

9. RECOUVREMENT DE COÛTS

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

10. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

<i>en dollars</i>	2002	2001
Débiteurs	(279 004)	424 933
Intérêts courus à recevoir	200 004	(205 533)
Frais payés d'avance	331 920	(615 435)
Montant à recevoir du Canada	(5 073 224)	(4 671 940)
Créditeurs	9 030 104	3 566 490
	4 209 800	(1 501 485)

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

11. 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.

12. ENGAGEMENTS

La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 12 971 681 \$ jusqu'en 2007. De plus, la Société s'est engagée en vertu d'un contrat de design et construction ainsi que d'autres contrats de services professionnels, de location et d'assurances dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à verser 51 752 576 \$ en 2002-2003. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices s'élèvent à 63 267 176 \$ en 2003, 616 013 \$ en 2004, 380 171 \$ en 2005, 374 817 \$ en 2006 et 86 080 \$ pour les exercices ultérieurs. Elle s'est également engagée en vertu d'une entente pour services de police qui se termine le 30 juin 2005, à verser annuellement un montant minimum de 3 millions de dollars.

13. ÉVENTUALITÉS

a) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Aucune provision n'a été comptabilisée à cet égard.

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.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

14. 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. Le 12 octobre 2000, la Société a adjugé le contrat de design et construction, pour le remplacement du tablier du pont. La fin des travaux est prévue pour novembre 2002. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 125 millions de dollars dont 72 millions ont été comptabilisés au 31 mars 2002.

15. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des placements à court 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.

ADRESSES

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

55, rue Metcalfe, Bureau 1210
Ottawa (Ontario) K1P 6L5

T. (613) 993-6880
F. (613) 993-6945
www.pontsfederaux.ca
agirard@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour Ouest, Bureau 600
Longueuil (Québec) J4K 5G7

T. (450) 651-8771
F. (450) 677-6912
www.pjcci.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10, Lansdowne
(Ontario) K0E 1L0

T. (315) 482-2501
F. (315) 482-5925
www.tibridge.com

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

Case postale 836
Cornwall (Ontario) K6H 5T7

T. (613) 932-5113
F. (613) 932-9086
hsaaltink@cpivm.ca

LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Case postale 580
Sault Ste. Marie
(Ontario) P6A 5N1

T. (705) 759-5400
F. (705) 759-5405