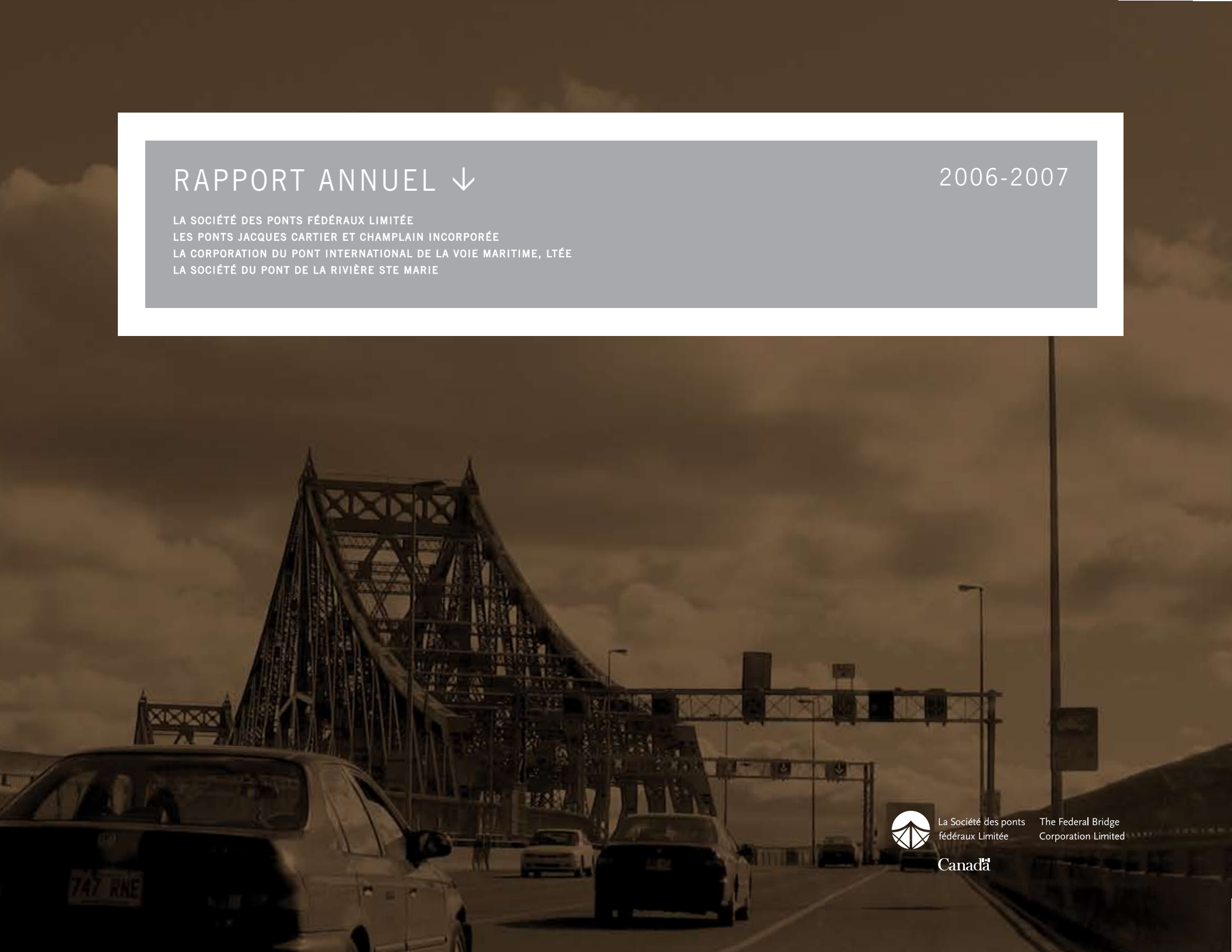


RAPPORT ANNUEL ↓

2006-2007


LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE




La Société des ponts
fédéraux Limitée

The Federal Bridge
Corporation Limited

Canada



 Imprimé au Canada sur papier recyclé

[↑ Le pont Jacques-Cartier à Montréal](#)
[← Gros plan d'une partie de la superstructure du pont Jacques-Cartier](#)

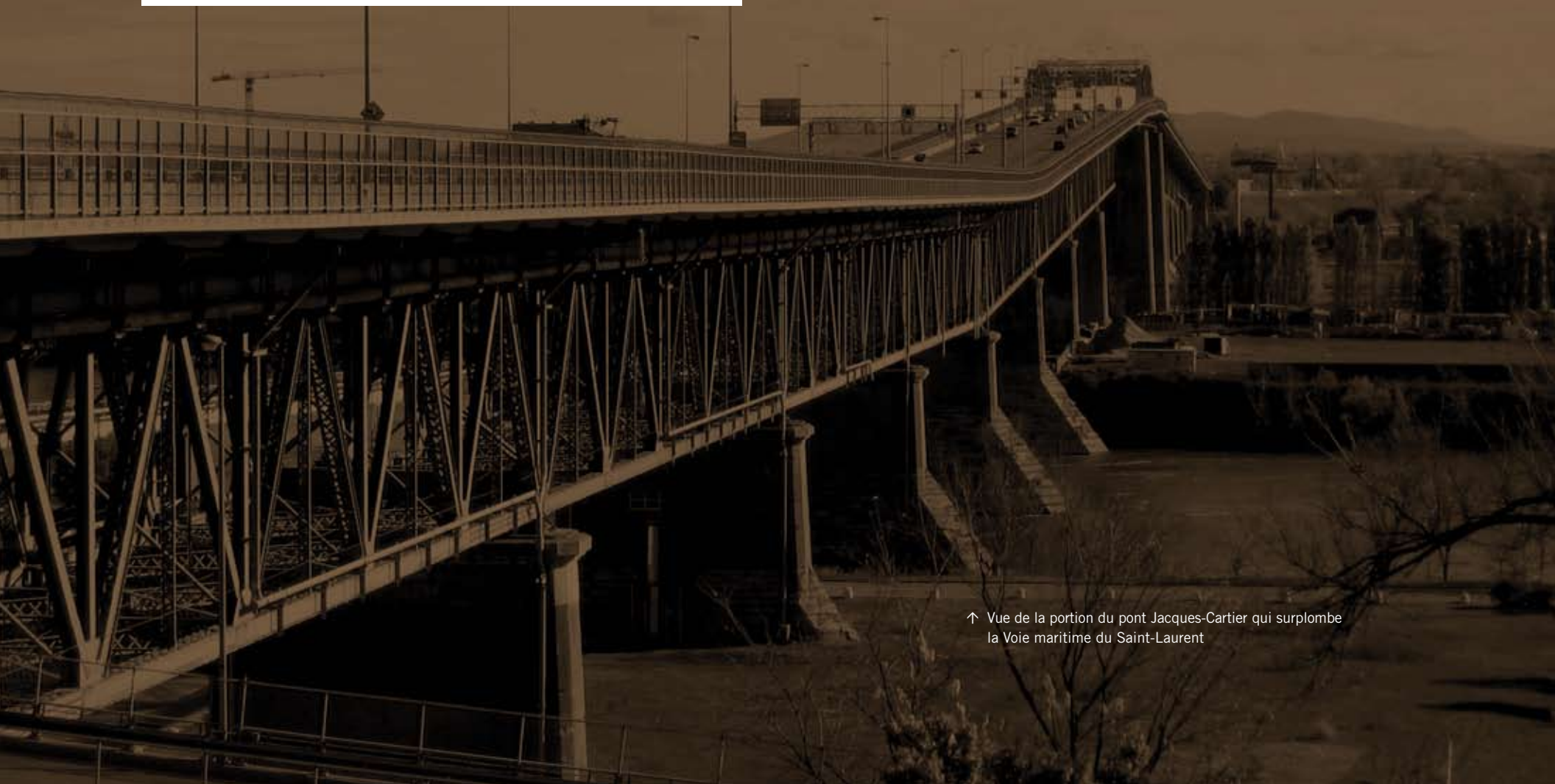
RAPPORT ANNUEL ↓

2006-2007

TABLE DES MATIÈRES

Perspective de la gestion	4
Notre mandat	6
Notre mission	8
Notre vision	9
Nos valeurs	9
Examen opérationnel	10
Rendement par rapport aux objectifs stratégiques	19
Débat et analyse de gestion	26
Ponts et infrastructures de transport	32
Direction et états financiers	36

PERSPECTIVE DE
LA GESTION →



↑ Vue de la portion du pont Jacques-Cartier qui surplombe
la Voie maritime du Saint-Laurent

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est présentement propriétaire et gestionnaire de certaines des traversées les plus importantes et les plus stratégiques au pays. En 2006-2007, plus de 134 millions de véhicules ont transité sur les structures de la SPFL. Ces dernières comptent ainsi parmi les plus achalandées au Canada. Ces infrastructures jouent un rôle important dans le réseau de transport du Canada.

La SPFL a affiché un bon rendement dans l'exécution de son mandat. Les objectifs clés de 2006-2007 ont été atteints ou sont en voie de l'être. Les pratiques de gouvernance et de gestion ont été consolidées et sont conformes aux meilleures pratiques des secteurs privé et public. Des projets importants ont été entrepris, dont : la renégociation de l'entente Canada/États-Unis relative à la traversée internationale de Sault Ste Marie; les négociations avec le conseil mohawk d'Akwesasne au sujet du remplacement du pont du chenal nord à Cornwall; les négociations avec le conseil mohawk de Kahnawake pour le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal, et la création d'approches innovatrices en vue de garantir une traversée sécuritaire et rapide des ponts reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud.

Un soin attentif à la sécurité du trafic et des traversées, au service à la clientèle et à la protection de l'environnement a constitué un facteur clé du succès de la SPFL. Ces aspects ont été et demeureront les grandes priorités de la Société et de ses filiales.

Les grands projets, dont le début est prévu en 2007-2008, comprennent le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier et le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall.

La Société a d'importants défis stratégiques à relever : la conformité avec les nouvelles exigences réglementaires relatives aux traversées internationales; le renforcement de la sécurité et l'établissement d'exigences plus rigoureuses en matière de sécurité;

l'impact de l'augmentation du trafic sur la capacité des infrastructures; la diminution du trafic sur certains ponts, entraînant une baisse des revenus; la nécessité, enfin, d'améliorer le recouvrement des coûts.

La SPFL a établi une série de stratégies afin de relever ces défis et elle travaille présentement en collaboration avec ses intervenants afin que le gouvernement du Canada soit en mesure de bénéficier de la gestion efficace des ponts et traversées tout en maximisant leur valeur.

NOTRE MANDAT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été créée pour fournir au gouvernement du Canada sa supervision et son imputabilité pour les ponts sous sa responsabilité.

Notre mandat place la SPFL dans une position unique. Parmi les divers organismes gouvernementaux responsables de l'exploitation de ponts au Canada, la SPFL est la seule société d'État créée expressément à titre de société mère ayant un mandat clair relatif à la supervision et à l'orientation stratégique des exploitants d'ouvrages relevant de sa responsabilité, dans des secteurs tels que :

- La gestion du risque
- La planification environnementale
- La sûreté et la sécurité
- La gestion financière
- La vérification

Le certificat de constitution de la SPFL (*Loi canadienne sur les sociétés par actions*) du 2 septembre 1998 stipule que :

Les activités de la Société doivent se limiter à ce qui suit :

- a) Acquérir des terrains pour construire, entretenir ou exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis, soit unilatéralement, soit en collaboration avec des autorités américaines. La Société est également autorisée par la Loi sur l'*Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* à acquérir, en relation avec ces activités, des parts ou des biens de toute compagnie possédant, exploitant ou gérant des ponts;
- b) Acquérir des terrains pour construire, entretenir, gérer ou exploiter d'autres ouvrages ou propriétés, si le gouverneur en conseil considère que c'est nécessaire, et selon les modalités qu'il approuve;
- c) Acquérir ou devenir le cessionnaire, en partie ou en totalité, de biens, droits ou entreprises que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a transférés selon les directives du ministre des Transports en vertu de l'article 80 de la *Loi maritime du Canada*;



↑ Pont International de la voie maritime

- d) Moyennant l'approbation du gouverneur en conseil, louer à quiconque des terrains, propriétés ou centrales hydroélectriques qu'elle, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ou Sa Majesté du chef du Canada détient sous le contrôle de la SPFL ou de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Pour les motifs ci-dessus, la Société détient les capacités et les pouvoirs d'une personne physique sujet à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et à ces articles tels que modifiés de temps à autre.

	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	STATUT	GESTION / EXPLOITATION
→ Région Montréal	<p>Pont Jacques-Cartier</p> <p>Pont Champlain</p> <p>Estacade du pont Champlain</p> <p>Partie fédérale du pont Honoré-Mercier</p> <p>Partie fédérale de l'autoroute Bonaventure</p> <p>Tunnel de Melocheville</p>	<p>Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)</p> <p><i>Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)</i></p>	<p>Filiale en propriété exclusive</p> <p>(100 % des actions détenues par la SPFL)</p>	<p>PJCCI</p>
→ Cornwall	<p>Pont international de la voie maritime</p>	<p>Corporation du pont International de la voie maritime Ltée (CPIVM)</p> <p><i>Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)</i></p>	<p>Filiale en propriété exclusive</p> <p>(100 % des actions détenues par la SPFL)</p>	<p>CPIVM (au nom des propriétaires canadiens et américains)</p>
→ Sault Ste. Marie	<p>Pont International de Sault Ste. Marie</p>	<p>Société du pont de la rivière Ste. Marie</p> <p>(Loi du Parlement)</p>	<p>Filiale de moins de 100%</p> <p>(91,3 % des actions pour la portion fédérale du pont sont détenues par la SPFL. Les autres actions sont détenues par les administrateurs et par la ville de Sault Ste. Marie)</p>	<p>International Bridge Authority (IBA – une entité administrative relevant du ministère des transports de l'État du Michigan)</p> <p>Joint International Bridge Authority (JIBA)</p>
→ Mille-Îles	<p>Pont International des Mille-Îles</p>	<p>The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA – Incorporée dans l'État de New York)</p>	<p>TIBA n'est pas une filiale</p> <p>La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada</p> <p>Entente d'exploitation avec TIBA</p>	<p>TIBA (Société américaine)</p>

- Autoroute Bonaventure
- Piste cyclable du pont Jacques-Cartier



NOTRE MISSION

La mission de la SPFL est de garantir au gouvernement du Canada une garde optimale des ponts sous sa responsabilité et de garantir que ces structures sont sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs. La SPFL s'acquitte de son mandat par :

- une orientation stratégique et des conseils aux exploitants de ponts relevant de son autorité à propos de questions clés telles que la sécurité, la sûreté, l'environnement et la gestion du risque;
- l'établissement d'un cadre de responsabilisation commun pour les exploitants de ponts relevant de son autorité.
- la mise à contribution des compétences et du savoir-faire de l'ensemble de son réseau;
- la prestation de conseils stratégiques à Transports Canada et à d'autres entités du gouvernement fédéral en matière de questions liées aux ponts et aux autres infrastructures;
- une interaction stratégique avec d'autres intervenants clés (par ex. : autres paliers gouvernementaux au Canada, gouvernements et partenaires des États-Unis, communautés desservies par des traversées, des groupes d'utilisateurs, des exploitants publics et privés de ponts au Canada et à l'étranger).

NOTRE VISION

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) souhaite qu'on la reconnaisse comme un partenaire essentiel pouvant ajouter une plus value à la gestion, à la construction et à l'exploitation des ponts et des infrastructures routières au Canada.

La SPFL poursuivra son travail efficace, efficient et de qualité afin de renforcer sa contribution à titre

d'intervenant essentiel parmi les propriétaires d'infrastructures au Canada.

NOS VALEURS

Pour que la SPFL puisse s'acquitter de sa mission, ses administrateurs et son personnel fondent leurs décisions et leurs interventions sur sept valeurs principales :

- des méthodes de gestion saines;
- une bonne planification;
- des alliances et des communications stratégiques;
- la satisfaction de la clientèle grâce à l'efficacité;
- la sûreté et la sécurité des usagers et des installations;
- la préservation de l'environnement;
- le respect et la reconnaissance des contributions de tous les intervenants.



→ L'estacade du pont Champlain

A sepia-toned photograph of two construction workers on a steel bridge. The workers are wearing hard hats, safety glasses, and full-body safety harnesses. They are positioned on a narrow steel beam, with a complex network of steel girders and rivets visible in the background. The lighting is dramatic, highlighting the textures of the metal and the workers' gear.

EXAMEN
OPÉRATIONNEL →

↑ Travailleurs sur la structure du pont Champlain

En 2006-2007, plus de 134 millions de véhicules ont transité sur nos structures. On estime à plus de 67 milliards \$ la valeur des marchandises qui transitent sur les structures de la SPFL chaque année.



→ Peinture des câbles sur le pont international de la voie maritime

PARTENARIAT

La SPFL et ses filiales ont mis sur pied un solide réseau de partenaires. Les partenaires de la SPFL et de ses filiales peuvent être regroupés tel qu'illustré dans le tableau suivant :

FAITS SAILLANTS

Les ouvrages de la SPFL et de ses filiales ont un impact important sur l'économie locale, provinciale et régionale, en plus d'être essentiels au commerce international. Le total des actifs s'élève à 201 344 273 \$. La SPFL et ses filiales comptent plus de 100 employés.

↓ Salle de contrôle des caméras de surveillance vidéo et des feux de voies des ponts Jacques-Cartier et Champlain



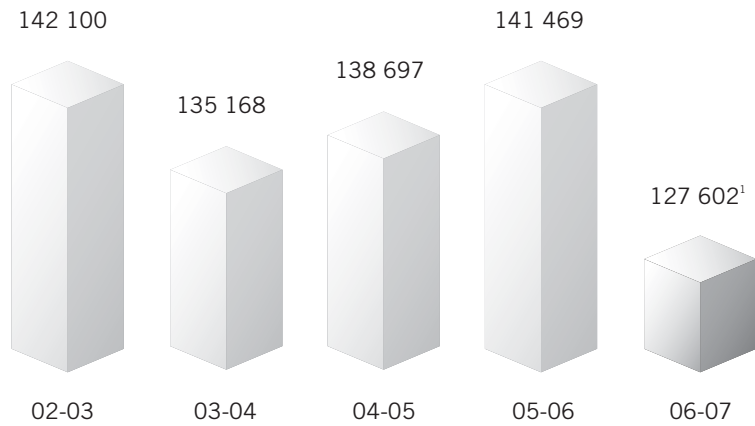
	FÉDÉRAL
→ La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL)	<ul style="list-style-type: none"> – Conseil privé – Secrétariat du Conseil du Trésor – Transports Canada – Ministère des Finances – Agence des services frontaliers du Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien – Infrastructures Canada
→ Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	<ul style="list-style-type: none"> – Transports Canada – Environnement Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
→ La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. (CPIVM)	<ul style="list-style-type: none"> – Secrétariat du Conseil du Trésor – Transports Canada – Agence des services frontaliers du Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien – Environnement Canada
→ La Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM)	<ul style="list-style-type: none"> – Transport Canada – Agence des services frontaliers du Canada
→ The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)	<ul style="list-style-type: none"> – Agence des services frontaliers du Canada – Parcs Canada

COMITÉS FÉDÉRAUX/ PROVINCIAUX	PROVINCIAL	AUTRES	É.U./INTERNATIONAL
<ul style="list-style-type: none"> – Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec A-30 	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère des Transports de l'Ontario – Ministère des Transports du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> – Intervenants de l'industrie – Chambres de Commerce – Conseil Mohawk d'Akwesasne 	<ul style="list-style-type: none"> – Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration – Michigan Department of Transportation – New York State Department of Transportation – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Chambres de commerce sur le "Capital Trade Corridor"
	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère des Transports du Québec – Sûreté du Québec – Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec – Agence métropolitaine de transport 	<ul style="list-style-type: none"> – Ville de Montréal – Ville de Longueuil – Arrondissement de Brossard – Intervenants de l'industrie – Conseil mohawk de Kahnawake – Mohawk Peacekeepers 	
	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario 	<ul style="list-style-type: none"> – Ville de Cornwall – Conseil mohawk d'Akwesasne – Intervenants de l'industrie – Police mohawk – Ontario Power Generation – Chambre de commerce de Massena – Chambre de commerce de Cornwall – Responsables de la planification des mesures d'urgence – L'institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent – Canadian /American Border Trade Alliance 	<ul style="list-style-type: none"> – New York State Department of Transportation – New York State Troopers – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Homeland Security (incluant Customs and Border Protection Agency) – General Services Administration – IBTTA – International Toll and Turnpike Association – St. Lawrence County
	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario 	<ul style="list-style-type: none"> – Intervenants de l'industrie – Police 	<ul style="list-style-type: none"> – Michigan Department of Transportation
	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario – The St. Lawrence Parcs Commission 	<ul style="list-style-type: none"> – Intervenants de l'industrie – Chambres de commerce sur le Capital Trade Corridor 	<ul style="list-style-type: none"> – New York State Department of Transportation – Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration

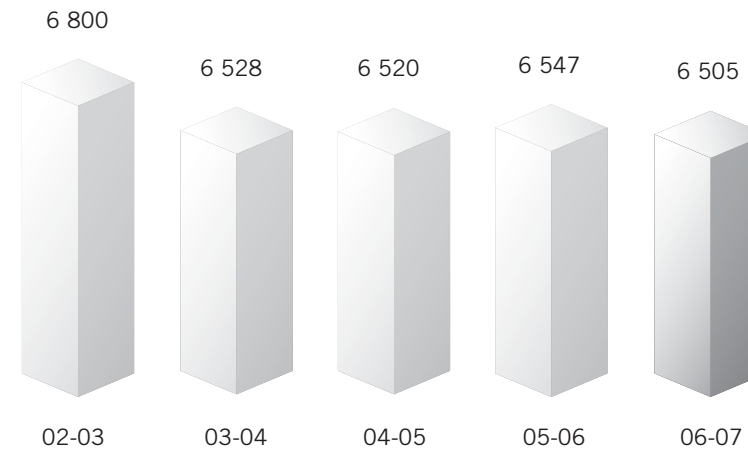
NOMBRE D'EMPLOYÉS (au 31 mars 2007)

	SPFL Ottawa	PJCCI Longueuil	CPIVM Cornwall	Mille-Îles	JIBA Sault Ste. Marie
Temps plein	10	44	21	44	35
Saisonnier	–	0	26	80	18
Étudiants	–	2	–	6	2
Temps partiel	–	–	–	5	0

NOMBRE DE PASSAGES – OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL¹ (en milliers)



NOMBRE DE PASSAGES – PONTS INTERNATIONAUX³ (en milliers)



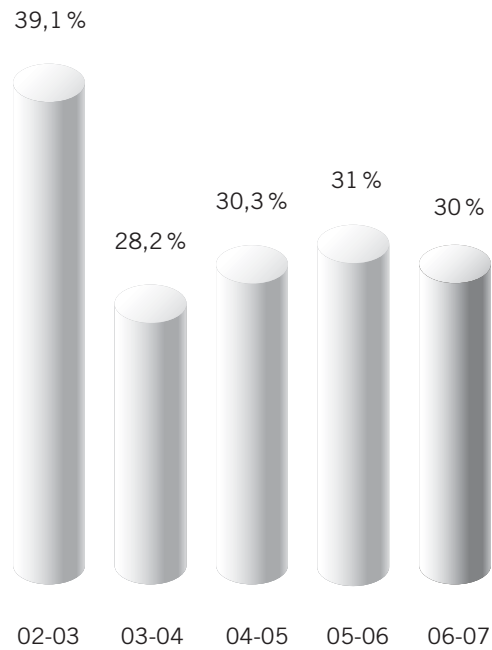
¹ Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de PJCCI

² L'autoroute Bonaventure a été exclue des données 2006-2007

³Sources :

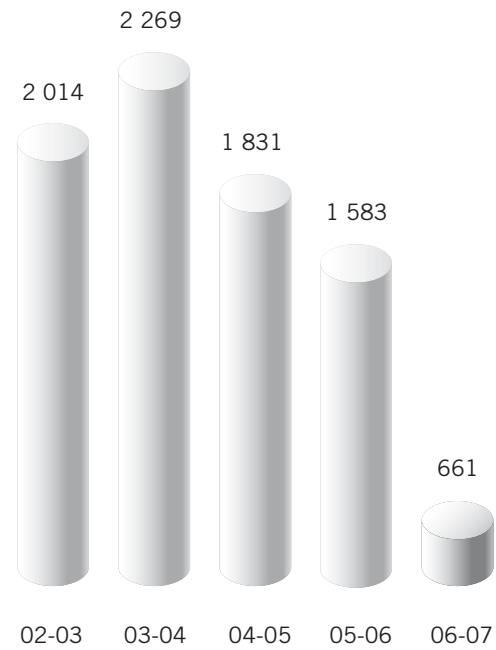
- Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority
- Comptage de la circulation, Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Joint International Bridge Authority
- Rapport final de vérification pour le pont international, États financiers

PROPORTION DES DÉPENSES
COUVERTES PAR LES REVENUS POUR
L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES
(en pourcentage)



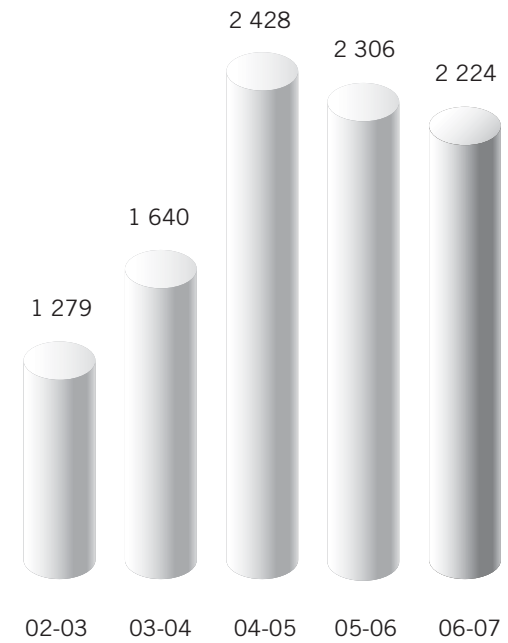
Les revenus générés par la Société sont suffisants pour couvrir approximativement 30% de toutes les dépenses.

REVENUS D'EXPLOITATION
TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES
MILLE-ÎLES (en milliers \$)



Les revenus d'exploitation relevant des opérations du pont des Mille-Îles déclinent depuis les cinq dernières années. Cette année le trafic commercial a été sévèrement touché.

BAUX ET PERMIS
(en milliers \$)



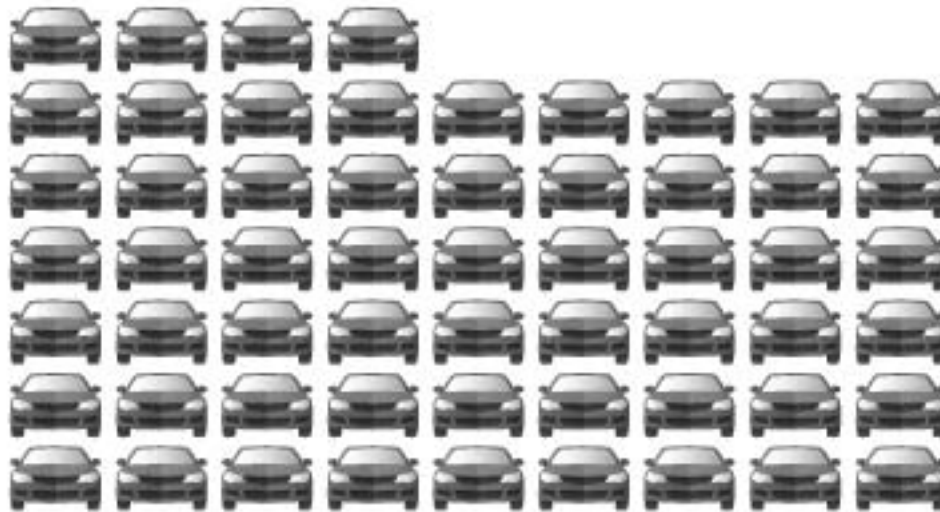
Les revenus des baux et permis, principalement provenant du magasin hors taxes au pont des Mille-Îles, ont décliné au cours des dernières années. Cette diminution est attribuable à la diminution du trafic à ce pont.

PASSAGES DE VÉHICULES (en millions)

Total 134.1

- ¹ Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de PJCCI
- ² Comptage de la circulation – Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
- ³ Comptage de la circulation – Thousand Islands Bridge Authority
- ⁴ Joint International Bridge Authority – États financiers

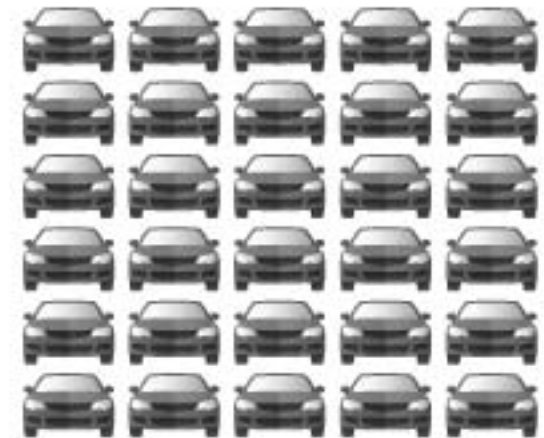
58.2 Pont Champlain¹



35.4 Pont Jacques Cartier¹



29.5 Pont Honoré-Mercier¹



4.5 Tunnel de Melocheville¹



2.5 Pont international de la voie maritime²



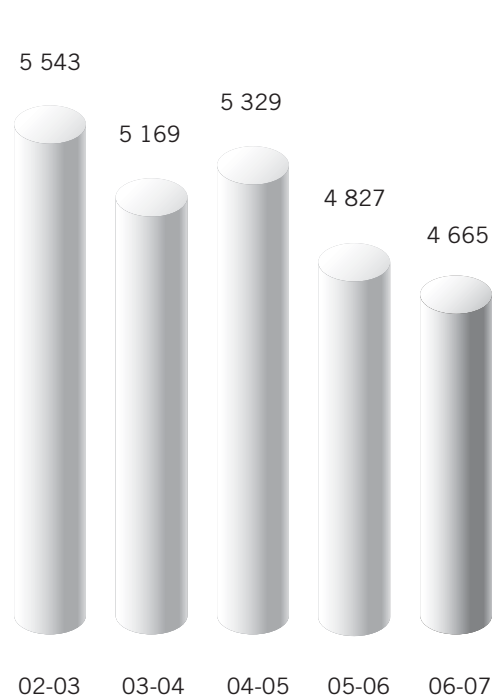
2.1 Pont des Mille-Îles⁴



1.9 Pont international de Sault Ste. Marie⁴

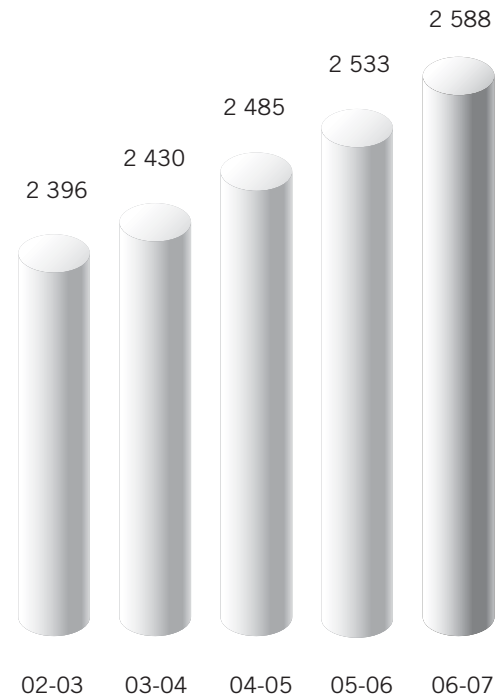


PÉAGES (en milliers \$)



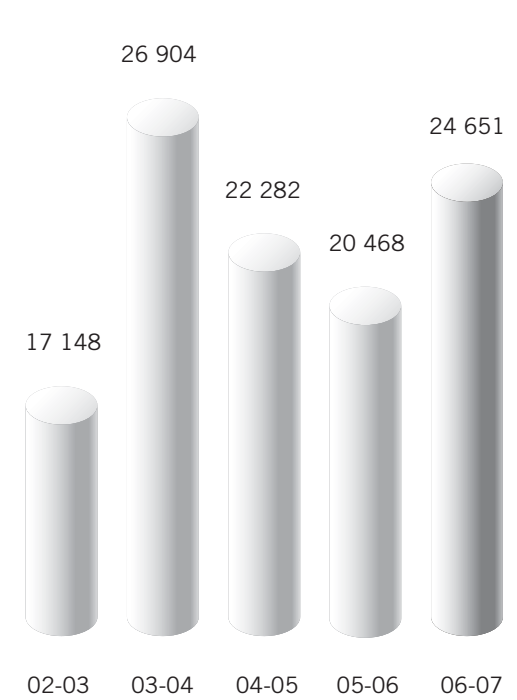
Les revenus des péages ont diminué de 3 % comparativement à l'an passé. Cette diminution est attribuable en partie à la valeur croissante du dollar Canadien et par le fait qu'un nombre important d'usagers, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté Mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péages.

REVENUS PUBLICITAIRES (en milliers \$)



Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,6 millions \$ pour cette année représente presque 18 % de l'ensemble des revenus.

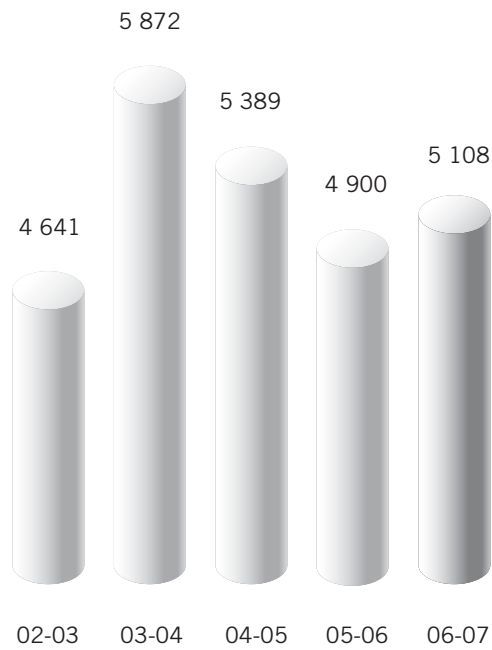
ENTRETIEN (en milliers \$)



Les dépenses d'entretien ont connu une augmentation de 4,2 millions \$ en comparaison à l'an passé. Cette augmentation est principalement attribuable à un accroissement des projets d'entretien pour les ponts de la région de Montréal, où les coûts d'entretien ont augmenté de 4,0 millions \$. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport aux prévisions au moment de leur construction et par l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

FONCTIONNEMENT

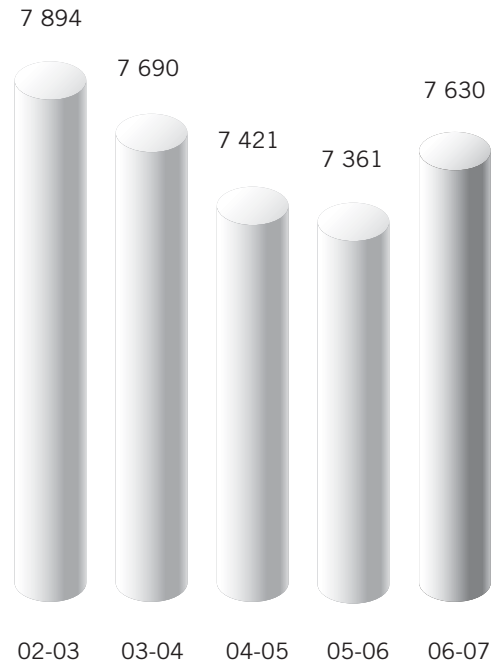
(en milliers de \$)



Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. Le montant de 5,1 millions \$ de cette année représente 11 % des dépenses et a augmenté de 0,2 million \$ comparativement à l'an passé.

FRAIS D'ADMINISTRATION

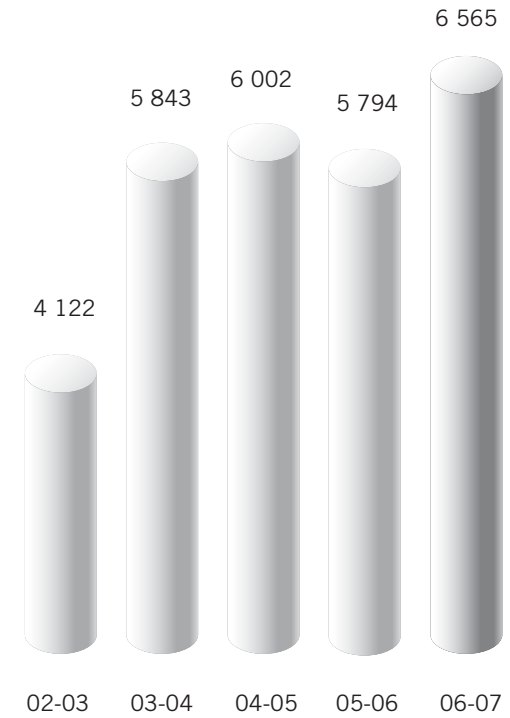
(en milliers de \$)



Les coûts d'administration représentent 16 % des dépenses globales. Ces coûts se sont stabilisés depuis l'intégration de la dernière filiale en octobre 2000.

AMORTISSEMENT

(en milliers de \$)



Le coût des amortissements est attribuable aux acquisitions normales et nécessaires afin de maintenir nos structures en bonne condition.

RENDEMENT PAR
RAPPORT AUX OBJECTIFS
STRATÉGIQUES →



↑ Heure de pointe typique sur le pont Jacques-Cartier
à Montréal

Six objectifs stratégiques clés ont été identifiés par La Société des ponts fédéraux Limitée (A) dans le plan d'entreprise pour l'exercice financier 2006-2007, neuf l'ont été par Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (B) et trois par La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

A) RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE LA SPFL

Les six objectifs stratégiques clés établis par la SPFL pour la période de 2006-2007 étaient les suivants :

OBJECTIF 1 → CONTINUER D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE ET LA GESTION

RÉSULTAT → Des améliorations ont été apportées dans deux secteurs clés en matière de gestion des questions d'ordre opérationnel :

i) Un nouveau cadre de travail de gouvernance
Dans la foulée d'un examen approfondi de son cadre de travail en matière de gouvernance en 2005, la SPFL a adopté des projets de gouvernance et les

a mis en œuvre afin de consolider les relations avec ses filiales. Afin d'établir ce cadre de travail, de nouveaux instruments, pratiques et processus ont été créés et mis en œuvre. Ces instruments se rapportent à plusieurs aspects de la gouvernance tels que l'examen de la nomination des membres du conseil, la déontologie et le code de déontologie, les lettres d'attentes, la planification et l'évaluation stratégiques, les mécanismes de déclaration, la mesure du rendement, les ressources humaines et les pratiques commerciales.

ii) Mise en œuvre du modèle commercial

Conformément à son rôle à titre de société mère, la SPFL a resserré ses pratiques de gouvernance et de gestion. Dans la foulée des mesures adoptées à l'interne, la SPFL est non seulement en bonne posture pour s'acquitter adéquatement de son rôle de supervision auprès des filiales existantes, mais pourrait également, au besoin, apporter assistance au gouvernement du Canada dans la gestion d'autres traversées.

OBJECTIF 2 → TRAITEMENT DES PROBLÈMES FINANCIERS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS CERTAINS PONTS

RÉSULTATS → À l'heure actuelle, deux ponts de la SPFL sont confrontés à des problèmes financiers : le pont international de Sault Ste. Marie et le pont international de la voie maritime à Cornwall.

À Sault Ste. Marie, les négociations ont commencé en mars 2005 afin d'établir une nouvelle entente entre la SPFL, La Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM) et le ministère des Transports de l'État du Michigan (MDOT). Les principes d'une nouvelle entente ont été acceptés par le conseil d'administration de la SPFL en juillet 2006. La nouvelle entente qui doit être ratifiée par Transports Canada a été retardée et devrait être mise en œuvre en 2007-2008.

À Cornwall, les étapes techniques de l'évaluation environnementale requise en vue de la mise en

œuvre du projet de remplacement du pont du chenal nord sont terminées. Cependant, les améliorations prévues dans le cadre du remplacement potentiel du pont par une traversée à travée basse incluant l'élargissement de la voie internationale ainsi que les améliorations à apporter au site de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) sur l'île de Cornwall, sont sujets à la signature d'un accord avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne, lequel pourrait être signé en 2007.

Le remplacement du pont du chenal nord implique des travaux à la section des postes de péage et du tracé de la route internationale reliant les deux ponts situés au nord et au sud de l'île de Cornwall. L'ensemble de ce projet est lié à la signature éventuelle d'une entente de principe avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne.

OBJECTIVE 3 → MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX PROJETS LIÉS À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ

RÉSULTATS → Le Comité de gestion du risque joue un rôle pivot dans la surveillance de la mise en œuvre des projets liés à la sûreté et à la sécurité et en veillant à ce que les pratiques de gestion de risque appropriées soient mises en œuvre. En 2006-2007, la SPFL a instauré des pratiques améliorées de gestion de risque.

Les risques potentiels liés à la construction et à l'ingénierie ont été identifiés et le niveau des profils



↑ Le pont des Mille-Îles

de risques pour les technologies de l'information et les archives électroniques a été rehaussé.

OBJECTIF 4 → MISE EN ŒUVRE UNIFORME DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

RÉSULTATS → Le mandat du comité de l'environnement est d'assurer la mise en œuvre tel que planifiée de la politique environnementale. Des questions environnementales importantes ont été traitées au cours de la dernière période de plani-

fication, dont le lancement d'une évaluation préliminaire des risques liés à la contamination des terrains contigus à l'Autoroute Bonaventure à Montréal, l'établissement d'un plan de gestion de l'épandage par PJCCI et le parachèvement de l'évaluation environnementale de la CPIVM qui permettra la réalisation des projets futurs entourant le remplacement du pont du chenal nord.

OBJECTIF 5 → MEILLEURE EXPLOITATION DES OCCASIONS D'EXPANSION DES ACTIVITÉS DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION

RÉSULTATS → La SPFL veille à tirer parti de sa compétence et de ses aptitudes uniques pour créer des occasions d'affaires. Ces occasions pourraient prendre différentes formes, telles l'optimisation du potentiel commercial des ponts qui relèvent de la SPFL ou la prise en charge de nouveaux mandats au nom du gouvernement du Canada.

La SPFL compte jouer un rôle actif afin de collaborer à la planification du nouveau pont entre Detroit et Windsor qui pourrait impliquer une entente conjointe similaire à celle de Sault Ste Marie.

Dans l'esprit de la volonté de la SPFL d'améliorer le service et de réduire le temps d'attente aux traversées, facteur qui influence le débit de la circulation et, par ricochet, les revenus, un projet pilote relatif à l'établissement d'installations conjointes des douanes et de l'immigration canadienne et américaine au pont des Mille-Îles a été lancé.

À Cornwall, un comité directeur a été mis sur pied par la CPIVM pour s'occuper de la mise en œuvre des questions liées aux péages, aux activités et à l'application des politiques.

À Ivy Lea, des améliorations à court terme du pont des Mille-Îles, identifiées par l'étude binationale, ont été intégrées à un programme quinquennal de mise en œuvre.

Un plan de mise en œuvre a été produit et transmis par la SPFL afin de créer un « Corridor des capitales » entre Ottawa et Washington D.C. de manière à établir un passage de commerce international entre les deux pays.

La SPFL a participé, en octobre 2006 au « Capital Corridor Summit » qui a été couronné de succès, affichant un taux de participation élevé des représentants officiels des gouvernements canadien et américain, des transporteurs, des fournisseurs et d'autres intervenants. En outre, la SPFL et la TIBA ont accepté de continuer de contribuer au financement du concept de corridor pour les deux prochaines années

OBJECTIF 6 → AUGMENTATION DE LA VISIBILITÉ

RÉSULTATS → Au cours de la dernière période de planification, la SPFL a mis de l'avant des mesures destinées à améliorer et à augmenter la visibilité de la Société auprès du public. Les quatre initiatives suivantes ont été mises de l'avant.

La septième Conférence internationale sur les ponts à courte et à moyenne travée, tenue à Montréal en août 2006, a connu un succès retentissant avec une participation record. Cette conférence qui a lieu tous les quatre ans a été citée en exemple par les participants de plus de 30 pays, comme étant la mieux organisée de l'histoire. À titre de co-organisateur, la SPFL a profité d'une excellente visibilité tant au Canada qu'à l'étranger, grâce à cet événement.

La SPFL entretient des relations continues auprès des représentants de diverses communautés et utilisateurs locaux. Une commandite pour L'Internationale des Feux Loto-Québec a constitué une autre occasion unique d'augmenter la visibilité de la Société. Au cours des dix présentations des feux, le pont Jacques-Cartier a été fermé à la circulation et ouvert aux piétons rendant le site partie intégrante des événements.

La SPFL a maintenu son rôle de participant aux rencontres du Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec sur l'autoroute 30.

B) RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE PJCCI

Les neuf objectifs stratégiques identifiés par PJCCI pour la dernière période de planification étaient les suivants :

OBJECTIF 1 → FINALISER LA STRUCTURE DU PROJET EN COLLABORATION AVEC LA COMMUNAUTÉ MOHAWK ET LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) EN VUE DE REMPLACER LE TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER

RÉSULTATS → Une entente de principe a été conclue en décembre 2005 avec la communauté mohawk au sujet de la participation de cette communauté au projet et avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) quant à l'intégration au projet de la partie du pont relevant du MTQ.

Une portion importante du projet a fait l'objet d'un appel d'offres en 2006-2007. La signature d'ententes formelles est en attente. Une soumission a été reçue et des discussions sont en cours avec l'entrepreneur mohawk. Ce projet doit débuter en 2007-2008 et se terminer en 2009-2010.



↑ La piste cyclable du pont Jacques-Cartier est le principal lien cyclable entre Montréal et la Rive-Sud

OBJECTIF 2 → DÉFINIR L'OPTION ET LA PORTÉE DES TRAVAUX DE REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS, INCLUANT LA POSSIBILITÉ D'Y INTÉGRER LES RÉPARATIONS À L'AUTOROUTE 15 ENTRE LA RUE ATWATER ET LE PONT DE L'ÎLE DES SŒURS.

RÉSULTATS → En 2006, la PJCCI a examiné les options afin d'intégrer la réfection de l'autoroute

15 au projet de remplacement du tablier du pont de l'île des Sœurs. La possibilité de développer un projet d'élargissement du couloir reliant l'autoroute 15 et le pont de l'île des Sœurs devra être étudiée avant de finaliser le projet.

OBJECTIF 3 → EFFECTUER D'AUTRES ÉTUDES DANS LE SECTEUR DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE



↑ Le pont Honoré-Mercier

RÉSULTATS → Les propriétés contaminées gérées par PJCCI depuis 1978 dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, adjacentes au fleuve Saint-Laurent, sont situées sur une partie d'un vaste site d'enfouissement exploité par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Entre 2003 et 2005, PJCCI a mené diverses études et plusieurs tests de toxicité des eaux souterraines, sur ces propriétés, et elle a entrepris en 2005 une étude de faisabilité destinée à identifier les mesures d'atténuation pertinentes pour contenir les eaux souterraines contaminées.

En 2006, PJCCI a donné un contrat pur une étude hydrogéologique. Cette étude hydrogéologique a été demandée afin de permettre une meilleure compréhension du régime des eaux souterraines et de définir les paramètres devant gouverner la conception des mesures d'atténuation prévues. En outre, face à la complexité du problème ainsi qu'à la présence de plusieurs propriétaires et aux coûts élevés associés aux mesures correctives, les gouvernements sont à la recherche d'une solution globale au problème environnemental de ce site.

OBJECTIF 4 → ENTRETENIR LES STRUCTURES DE PJCCI CONFORMÉMENT AUX NORMES RECONNUES, EN RESPECTANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ ÉLEVÉ

RÉSULTATS → Parmi les travaux d'entretien majeurs exécutés en 2006, on retrouve : nettoyage et peinture de l'acier structural et restauration de piles du pont Honoré-Mercier; restauration des chevêtres des piles et des poutres maîtresses en béton et remplacement de joints de dilatation et d'appareils d'appui au pont Champlain; réparation des fondations et pavage d'une portion de l'auto-route Bonaventure; le nettoyage et peinture de l'acier de structures de la rampe amont et le remplacement des appareils d'appui mobiles sur le pont Jacques-Cartier.

OBJECTIF 5 → POURSUIVRE LE PROGRAMME DE RÉPARATION DES POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAIT ET DES CHEVÊTRES DES PILES AU PONT CHAMPLAIN

RÉSULTATS → En 2006, PJCCI a adjugé des contrats pour réparer certaines poutres en béton précontraint et chevêtres des piles du pont Champlain.

OBJECTIF 6 → FAIRE LA MISE À NIVEAU DU SYSTÈME DE CONTRÔLE DES FEUX DE VOIES AU PONT JACQUES-CARTIER

RÉSULTATS → Un nouveau système de contrôle des voies à la fine pointe de la technologie a été mis en place sur le pont Jacques-Cartier.

OBJECTIF 7 → FERMETURE DES OUVERTURES DU TABLIER ET ADOPTION DE MESURES DISSUASIVES AFIN DE PRÉVENIR L'ESCALADE NON AUTORISÉE SUR LA SUPERSTRUCTURE DU PONT JACQUES-CARTIER

RÉSULTATS → Un contrat a été attribué en 2006 pour la fourniture et l'installation de clôtures de sécurité sur le pont. La mise en place de clôtures sur la travée principale et la travée surplombant la voie maritime a été terminée en 2006-2007.

OBJECTIF 8 → NÉGOCIER UNE NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE AVEC LES COLS BLEUS (CSN).

RÉSULTATS → Une nouvelle convention collective de trois ans est entrée en vigueur en octobre 2006 avec la CSN, qui représente les employés cols bleus de PJCCI.

OBJECTIF 9 → TRAITEMENT DE LA TPS ET DE LA TVQ.

RÉSULTATS → PJCCI est assujettie aux règles fiscales et directives applicable aux municipalités, et a conséquemment droit au remboursement complet de la TPS.

Par contre, PJCCI ne réclame présentement pas de remise de TVQ, quoique cette question fasse présentement l'objet de discussions.

C) RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE CPIVM

Les trois objectifs stratégiques clés établis par CPIVM étaient les suivants :

OBJECTIF 1 → CONTINUER D'APPUYER TRANSPORTS CANADA DANS SES EFFORTS EN VUE D'ÉTABLIR UNE SOLUTION NÉGOCIÉE QUI OUVRIRA LA VOIE À DES INVESTISSEMENTS ET À DES AMÉLIORATIONS DE L'EXPLOITATION DE LA TRAVERSÉE.

RÉSULTATS → L'objectif a été rencontré. Le conseil d'administration de la CPIVM a approuvé une série de principes devant guider la négociation relative au péage. La CPIVM travaillera en collaboration avec la SPFL afin de créer des plans conceptuels relatifs aux travaux devant avoir lieu sur l'île de Cornwall, y compris ceux des installations d'inspection commerciale pour l'ASFC.

OBJECTIF 2 → GÉRER LES RISQUES LIÉS À LA SÉCURITÉ SUR LA TRAVERSÉE DU CHENAL NORD EN ATTENDANT SON REMPLACEMENT

RÉSULTATS → L'objectif a été rencontré. Les équipes d'entretien de la CPIVM ont mené à bien toutes les activités d'entretien spécialisé que la CPIVM avait établies pour cette structure. Ces activités comprenaient : l'inspection du dessous du pont le long de l'avenue Brookdale; la réparation à pleine profondeur des parties de trois panneaux de chaussée; des réparations sur la surface du pont; des vérifications quotidiennes de la chaussée.

OBJECTIF 3 → CONTINUER D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE ET LA GESTION

RÉSULTATS → L'objectif a été rencontré. Les résultats de notre sondage auprès des clients révèlent que la CPIVM offre un niveau de service que 90 % de nos clients jugent être de satisfaisant à excellent. Les dépenses ont été gérées de façon diligente, dans le respect du budget.



DÉBAT ET ANALYSE
DE GESTION →

↑ Vue du centre-ville de Montréal sous le tablier
du pont Champlain

Cette analyse de gestion est présentée afin de permettre au lecteur d'évaluer les changements matériels relatifs aux finances et aux opérations de la Société au cours de l'année qui s'est terminée le 31 mars 2007, en comparaison aux périodes correspondantes.



→ Travaux au pont des Mille-Îles

Cette analyse devrait être lu en en parallèle avec nos états financiers consolidés ainsi que les notes jointes. Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et ont été principalement dérivés des états financiers consolidés annuels de la Société préparés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

VUE D'ENSEMBLE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) possède et gère certaines des traverses les plus importantes et les plus stratégiques au Canada. Pendant l'exercice 2006-2007, la Société a terminé avec succès sa huitième année d'exploitation. La SPFL a affiché un bon rendement dans l'exécution

de son mandat. Les objectifs principaux ont été atteints avec succès ou sont en voie de l'être. Les pratiques de gouvernance et de gestion ont été renforcées et sont conformes aux meilleures pratiques des secteurs public et privé. Une attention particulière a été portée à la sécurité routière, à la sécurité des traverses, au service à la clientèle et à la protection de l'environnement, tous



↑ Heure de pointe typique avec aménagement de la voie réservée pour le transport en commun sur le pont Champlain

des facteurs qui ont joué un rôle déterminant dans le succès de la SPFL. Ils sont, et demeureront, les priorités pour la Société et ses filiales.

2006-2007 ÉVÉNEMENTS D'IMPORTANCE

LA RÉHABILITATION DU PONT HONORÉ-MERCIER

En juin 2006, le Conseil du Trésor approuvait une somme de 85 millions \$ pour des travaux majeures de réhabilitation du tablier du pont

Honoré-Mercier. Les travaux de remplacement du tablier sont prévus sur le pont à l'été 2007 et se termineront à l'automne 2009.

LE REMPLACEMENT DU PONT DU CHENAL NORD

Le projet de remplacement du pont du chenal nord, liant Cornwall à l'île de Cornwall, et les améliorations au corridor sur l'île de Cornwall ont reçu l'approbation du Conseil du Trésor en 2006. La construction du nouveau est prévue à la fin de l'été 2008, et les travaux sur l'île de Cornwall sont prévus de 2009 à 2011.

NÉGOCIATION DE L'ENTENTE DE SAULT STE MARIE

En 2006 l'entente internationale entre le Canada et les États-Unis a été renégociée avec succès. L'accord révisé, qui devrait entrer en vigueur au cours de 2007, donnera à la filiale, La Société du pont de la Rivière Ste Marie, un meilleur contrôle sur le fonctionnement du pont international de Sault Ste Marie.

RÉSULTATS FINANCIERS

REVENU NET – EN UN COUP D'ŒIL

- Revenus de 14 018 millions \$, en baisse de 5 893 millions \$, ou 29,6 % par rapport à l'année 2006
- Dépenses de 46 726 millions \$, en hausse de 5 688 \$ ou 13,9 % par rapport à l'année 2006.
- Perte avant le financement du gouvernement de 32 708 millions \$, en hausse de 11 581 \$ par rapport à l'année 2006.
- Revenu net de 0,193 million \$, en baisse de 0,798 million \$ par rapport à 2006.

Le bénéfice net était de 0,193 million \$, comparé à 0,991 million \$ en 2006. La diminution du bénéfice net est en grande partie causée par les résultats des opérations au pont des Mille-Îles qui ont diminué de 0,922 millions \$ pendant l'année. La baisse du trafic, particulièrement le trafic commercial, a mené à cette diminution. La diminution globale a été partiellement compensée par une augmentation

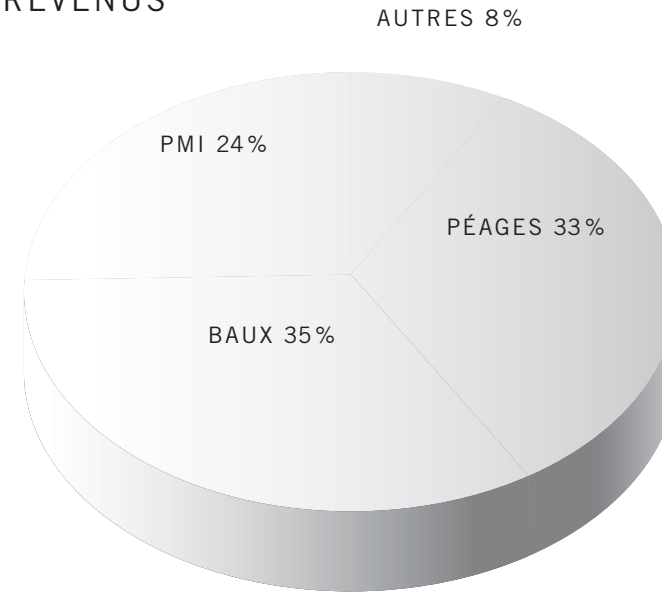
des revenus d'intérêt, provoqués en grande partie par des taux d'intérêt plus élevés. L'augmentation de 11 581 millions \$ de la perte avant le financement du gouvernement a été principalement causée par une vente d'immobilisation d'une valeur de 5,5 millions \$ en 2006 combinée avec une augmentation des dépenses d'entretien de 4 031 millions \$, principalement à la filiale, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

REVENUS – EN UN COUP D'ŒIL

- Péages de 4 665 millions \$, en baisse de 0,162 million \$ ou 3,35 % par rapport à l'année 2006.
- Baux et permis de 4 812 millions \$, semblables à l'année dernière.
- Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles de 3 433 millions \$, en baisse de 0,666 million \$ ou 16,2 % par rapport à 2006.
- Gain sur cession d'immobilisations en baisse de 5 493 millions \$ par rapport à l'année antérieure.
- Intérêt de 0,932 million \$, en hausse de 0,297 million \$ ou 47 % par rapport à l'année 2006.

Les revenus totaux sont de 14 018 millions \$, une diminution de 29,6 % par rapport à 2006. La réduction est le résultat d'une vente de terrain qui a généré 5,5 millions \$ en 2006, comparée à aucune vente pendant l'année en cours et à un ralentissement dans les opérations au pont des Mille-Îles.

REVENUS



Les revenus des péages, des baux et permis et d'exploitation du pont des Mille-Îles comptent pour 92% de tous les revenus avant le financement du gouvernement. Les revenus des péages au pont international de Cornwall ont augmenté légèrement cette année, mais pas suffisamment pour contrer la réduction au pont international de Sault Ste Marie.

Les revenus des baux et permis de 4 812 millions \$ sont comparables aux 4 839 millions \$ de l'année précédente. La majeure partie de nos revenus des baux et permis provient des panneaux publicitaires dans la région de Montréal et d'un magasin hors taxe au pont des Mille-Îles. Tous ont augmenté avec

l'inflation sauf le magasin hors taxe au pont des Mille-Îles dont le revenu a diminué en conformité avec la baisse du trafic à ce pont.

Les revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles s'élèvent à 3 433 millions \$ en 2007, une diminution d'année en année de 0 666 millions \$ ou 16,2 %. La diminution est principalement le résultat de la réduction de la circulation, particulièrement le trafic commercial.

Les revenus d'intérêt sont de 0 932 million \$, une augmentation de 47 % causée par les taux d'intérêt qui ont été meilleurs tout au long de l'année.

REVENUS

Comme on peut le constater, la plupart de nos revenus sont dérivés des péages (33 %), des baux (35 %) et de l'exploitation du pont des Mille-Îles (24 %).

DÉPENSES – EN UN COUP D'OEIL

- Coûts d'entretien de 24 651 millions \$, en hausse de 4 183 millions \$ ou 20,43 % par rapport à 2006.
- Dépenses de fonctionnement de 5 108 millions \$, semblables à l'année dernière.
- Frais d'administration de 7 630 millions \$, en hausse 0 269 millions \$ ou 3,65 %.
- Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles de 2 772 millions \$, en hausse de 0 256 millions \$ ou 10,2 % par rapport à 2006.
- Amortissement en hausse de 0 771 millions \$ par rapport à l'année antérieure.

Les dépenses totales sont de 46 726 millions \$, une augmentation de 13,9 % par rapport à 2006. L'augmentation est principalement le résultat d'une augmentation de 4 183 millions \$ des coûts d'entretien nécessaires afin de maintenir nos structures en bon état.

Les dépenses d'entretien provenant pour la plupart de la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, représentent 48 % de toutes les dépenses. Cette année, l'augmentation se situe surtout dans la catégorie des dépenses d'entretien majeur. Ces dépenses sont encourues sur la base de rapports d'inspection et continueront à être significatives

dans l'avenir étant donné l'âge et l'état de nos structures.

Les dépenses de fonctionnement sont principalement pour les équipements de péage et ne changent pas de manière significative d'une année à l'autre.

Les frais d'administration de 7 630 millions \$ expliquent 16 % de toutes les dépenses.

Les dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles sont de 2 772 millions \$ en 2007, une augmentation d'année à année de 0 256 millions \$ ou 10,17 %. L'augmentation des dépenses est plus élevée que prévu et une analyse de celles-ci sera faite en 2007 pour déterminer si des épargnes peuvent être réalisées.

AMÉLIORATIONS AUX IMMOBILISATIONS

Les améliorations aux immobilisations, représentant les coûts nécessaires pour améliorer les ponts, les bâtiments et toute autre infrastructure ont été de 5 765 millions \$ pendant l'année en cours comparé à 9 188 millions \$ pendant l'exercice budgétaire 2005-2006.

Les principaux projets sont des projets d'ingénierie et de construction à la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et des travaux d'amélioration du système de sécurité au pont des Mille-Îles.

MODIFICATIONS COMPTABLES À VENIR

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux nouvelles normes

comptables. Ces nouvelles normes entrent en vigueur pour la Société le 1^{er} avril 2007, et seront appliquées prospectivement.

INSTRUMENTS FINANCIERS – COMPTABILISATION ET ÉVALUATION

Cette norme définit les critères de comptabilisation, de sortie du bilan, d'évaluation et de classification des instruments financiers. La Société classera ses actifs et passifs financiers dans les catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, ou prêts et créances. La catégorie disponible à la vente ne sera pas utilisée par la Société. Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction seront évalués à leur juste valeur, les actifs et les passifs financiers détenus jusqu'à leur échéance ainsi que les prêts et créances le seront au coût après amortissement.

RÉSULTAT ÉTENDU

Cette norme exige que certains gains et certaines pertes, qui feraient normalement partie du bénéfice net, soient présentés dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce qu'ils puissent être constatés dans le bénéfice net. Par conséquent, la Société devra présenter un nouvel état financier, intitulé résultat étendu, pour comptabiliser de tels montants tant qu'ils ne sont pas réalisés.

Selon ces nouvelles normes, la valeur comptable des actifs et des passifs financiers sera réévaluée en date du 1^{er} avril 2007. L'ajustement de la valeur comptable sera comptabilisé en ajustant les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

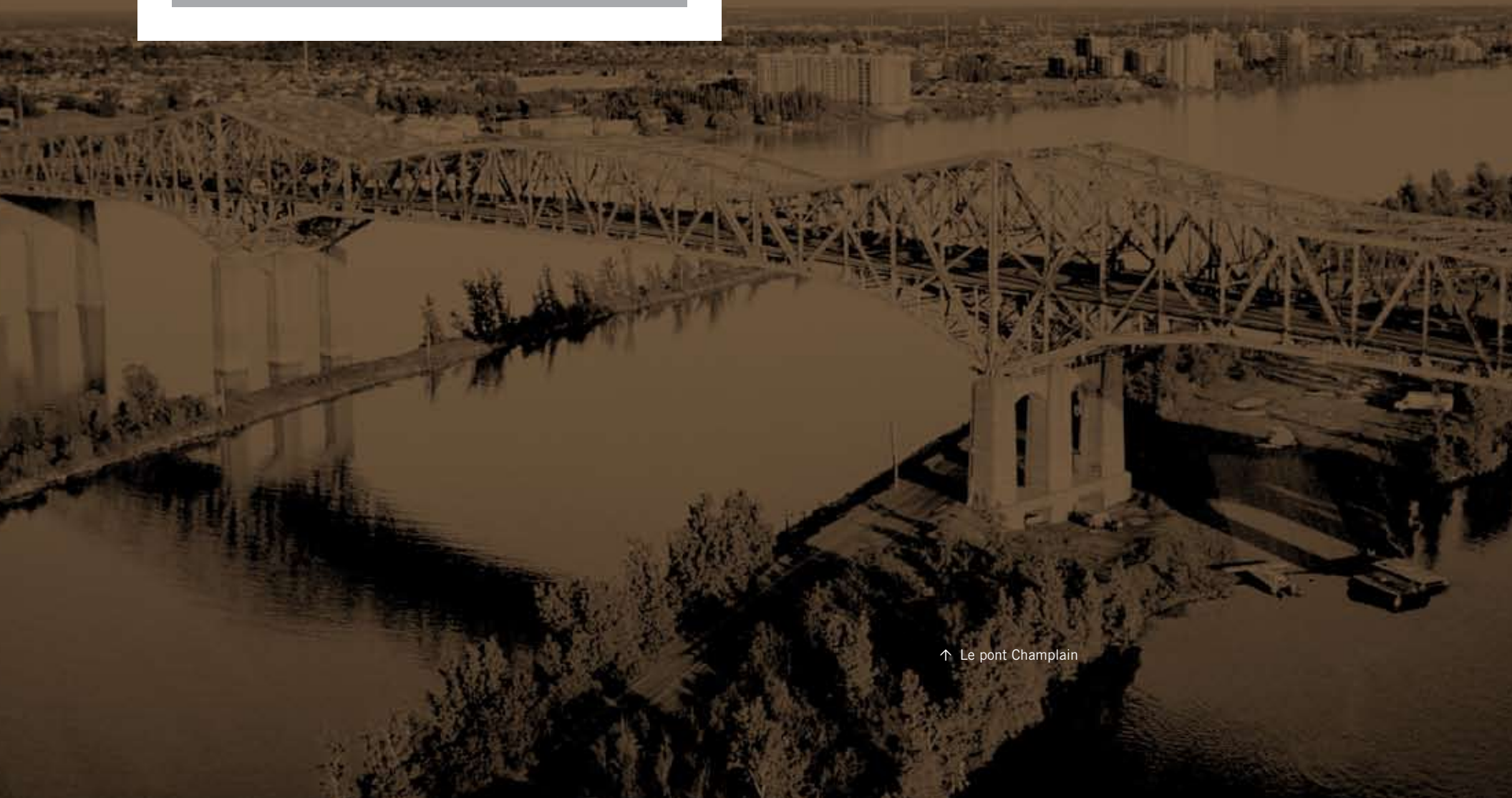
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(non vérifiée - pour l'exercice terminé le 31 mars)

(en milliers de dollars)	2007	2006	2005	2004	2003
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	3 433	4 099	4 537	4 278	5 313
Baux et permis	4 812	4 839	4 913	4 851	5 070
Péages	4 665	4 827	5 329	5 169	5 543
Intérêts	932	635	263	639	541
Autre	176	5 511	(89)	146	51
	14 018	19 911	14 953	15 083	16 518
Dépenses					
Entretien	24 651	20 468	22 282	26 904	17 148
Fonctionnement	5 108	4 900	5 389	5 872	4 640
Administration	7 630	7 361	7 422	7 690	7 894
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	2 772	2 516	2 706	2 009	3 299
Amortissement	6 565	5 794	6 002	5 843	4 122
	46 726	41 039	43 801	48 318	37 103
Perte avant le financement public	(32 708)	(21 128)	(28 848)	(33 235)	(20 585)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	28 535	24 586	25 944	30 622	23 345
Amortissement du financement en capital reporté	4 357	3 628	3 397	3 382	972
Remise au Trésor	-	(6 074)	-	-	-
Part des actionnaires sans contrôle	9	(21)	(26)	(50)	(97)
Bénéfice net (perte nette)	193	991	467	719	3 635

Certains chiffres ont été reclassés pour fins de présentation.

PONTS ET
INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT →



↑ Le pont Champlain



↑ Le pont Champlain

LE PONT CHAMPLAIN ET L'AUTOROUTE BONAVENTURE

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de Samuel de Champlain, fondateur de 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 arrondissements 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.

En 2006-2007, 58,2 millions de véhicules ont traversé le pont Champlain.



↑ Le pont Jacques Cartier

LE 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 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. En 2006-2007, 35,4 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.

L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN



↑ L'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 Soeurs 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.

LE PONT HONORÉ-MERCIER



↑ Le pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur d'Honoré-Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie Ville LaSalle sur l'île de Montréal au territoire mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

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 répondre aux besoins sans cesse croissants de la circulation.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et la gestion 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

La section du pont sous la responsabilité de PJCCI s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2006-2007, 29,5 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.



↑ Le tunnel de Melocheville

LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent. 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. En 2006-2007, 4,5 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME



↑ Le 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

intervenue 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 le Saint Lawrence Seaway Development Corporation. En 2006-2007, 2,5 millions de véhicules l'ont emprunté.



↑ Le pont international des Mille-Îles

LE 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. Voilà 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. En 2006-2007, 2,1 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.



↑ Le pont international de Sault Ste. Marie

LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière Ste Marie 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 empruntant l'autoroute américaine 75 et la route Transcanadienne. En 2006-2007, 1,9 million de véhicules ont traversé à cet endroit.

DIRECTION ET
ÉTATS FINANCIERS →

↑ Le pont Jacques Cartier

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

(au 31 mars, 2007)

CONSEILS D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Dirigeants

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.

Michel Fournier
*Président et premier dirigeant
(jusqu'au 7 mars 2007)*

Sheila Tremblay
Vice-présidente

Normand Brochu
Administrateur

Arthur Hamilton
Administrateur

cadres supérieurs

Norman B. Willans
*Avocat-conseil et secrétaire
de la Société*

Glenn W. Hewus
*Vice-président senior, Ingénierie
et Construction*

André Girard
Vice-président, Communications

Gérard Lalonde
*Directeur, Services administratifs
et trésorier*

Robin Rensby
*Directeur senior, Ressources
humaines*

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et Construction

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL (Au 31 mars 2007)

Comité de vérification

Arthur Hamilton, *Président*Sheila Tremblay, *Membre*Normand Brochu, *Membre*

Comité de gouvernance d'entreprise

Sheila Tremblay, *Présidente*Yvon Bourget, *administrateur PJCCI*John M. Kroon, *Administrateur
CPIVM, TIBA*Norman. B. Willans, *Avocat-conseil
et secrétaire, SPFL*

Comité sur l'environnement

Glen P. Carlin, *Président*Sylvie Lefebvre, *Secrétaire*Hendrik H. Saaltink, *Membre*Ian McPherson, *Membre*Norman. B. Willans, *Membre*Raymond Denault, *Membre*Gérard Lalonde, *Membre*Thye Lee, *Membre*Bill Moulton, *Membre*Glenn W. Hewus, *Membre*

Comité des ressources humaines

Normand Brochu, *Président*Arthur Hamilton, *Membre*Norman Willans, *Membre d'office*Robin Rensby, *Membre d'office*

Comité des nominations

Sheila Tremblay, *Président*Arthur Hamilton, *Membre*James Roche, *Membre*Clément Joly, *Membre*

Comité de gestion des risques

Normand Brochu, *Président*Arthur Hamilton, *Membre*Gérard Lalonde, *Membre*Glenn W. Hewus, *Membre*

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

(au 31 mars, 2007)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président*
(jusqu'au 7 mars 2007)Yvon Bourget, *Administrateur*Normand Brochu, *Administrateur*Clément Côté, *Administrateur*René Therrien, *Administrateur*Denise Hébert, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Michel Fournier, *Président*
(jusqu'au 7 mars 2007)Glen P. Carlin, *Directeur général*Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil et*
*secrétaire de la Société*Daniel Dupuis, *Directeur, Finance*
*et administration*Guy Mailhot, *Directeur, Ingénierie*Denis Dauphinais, *Directeur,*
*Construction et gestion de projets*Raymond Denault, *Directeur,*
Opérations et entretien

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

Comité de vérification

Denise Hébert, *Présidente*René Therrien, *Membre*Clément Côté, *Membre*

Comité directeur

René Therrien, *Président*Yvon Bourget, *Membre*Clément Côté, *Membre*Comité de suivi pour le projet
de remplacement du tablier du pont
Honoré-MercierRené Therrien, *Président*Yvon Bourget, *Membre*Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion des risques

Glen P. Carlin, *Président*Sylvie Lefebvre, *Membre*Guy Mailhot, *Membre*Raymond Denault, *Membre*

Comité des ressources humaines

Denise Hébert, *Présidente*Clément Poulin, *Membre d'office*Normand Brochu, *Membre*Clément Côté, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(en dollars)	2007	2006
Exploitation		
Produits		
Baux et permis	773 312	759 896
Intérêts	121 916	97 647
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	-	5 512 082
Autres sources	40 615	34 475
Charges		
Entretien	22 357 953	18 327 122
Fonctionnement	3 690 222	3 592 081
Administration	3 365 982	3 366 192
Amortissement des immobilisations corporelles	4 984 696	4 236 570
Perte avant le financement du gouvernement	(33 463 010)	(23 117 865)
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	28 174 163	24 585 645
Crédit parlementaire pour les charges reliées au dossier environnemental	225 450	-
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours de périodes précédentes à l'exercice	-	(223 940)
Remise au Trésor du produit de cession d'immobilisations corporelles	-	(5 850 099)
Amortissement de l'aide en capital reportée	4 299 010	3 594 890
Perte nette	(764 387)	(1 011 369)
Bilan		
Actif à court terme	10 903 188	8 497 262
Passif à court terme	7 711 672	5 305 746
Montant à recevoir du Canada	-	2 625 809
Taxe sur les produits et services à recevoir	-	170 157
Immobilisations corporelles	139 506 492	138 664 414
Retenue de garantie	-	2 795 966
Avantages sociaux futurs	801 052	722 351
Obligations environnementales	1 000 000	-
Aide en capital reportée	129 939 826	130 920 889
Avoir de l'actionnaire	10 957 130	10 212 690
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	(2 664 162)	619 813
Activités d'investissement	(4 826 774)	(1 302 877)
Activités de financement	4 826 774	1 302 877
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(2 664 162)	619 813

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

(au 31 mars 2007)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*Collister Johnson, *Vice-président*Guy Berthiaume, *Administrateur*Salvatore Pisani, *Administrateur*Roger J. Forgues, *Administrateur*Edward Margosian, *Administrateur*John M. Kroon, *Administrateur*André G. Poirier, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Gérard Lalonde, *Trésorier*Edward Margosian, *Trésorier adjoint*Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*Norman B. Willans, *Avocat général
et secrétaire de la Société*Hendrik H. Saaltink, *Directeur général*

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

Comité de vérification

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

Comité de gestion

John M. Kroon, *Président*Sheila Tremblay, *Membre*Sal Pisani, *Membre*

Comité de gestion des risques

Hendrik H. Saaltink, *Président*Wade Dorland, *Membre*Ian McPherson, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

(en dollars)	2007	2006
Exploitation		
Revenus		
Péages	3,924,857	3 670 601
Location	142,728	142 846
Investissements	101,948	65 676
Autres	8,750	14 550
Dépenses		
Entretien	1,363,149	1 319 732
Perception des péages	772,050	704 663
Administration	927,752	931 347
Amortissement	156,594	168 103
Bénéfice net	958,738	769 828
Bilan		
Actif à court terme	3,171,129	2 590 577
Passif à court terme	1,141,921	1 018 579
Immobilisations	917,881	821 655
Réparations importantes reportées	123,541	156 729
Avantages sociaux futurs	288,453	312 736
Capital-actions et obligations à payer	16,000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2,766,177	2 221 646
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	1,218,579	964 465
Activités d'investissement	(239 858)	(132 505)
Activités de financement	(403 052)	(911 091)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	575,669	(79 128)

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

(au 31 mars 2007)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

James McIntyre, *Président*

Helen Gillespie, *Administrateur*

Alexander Harry, *Vice-président*

Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Rick Talvitie, *Administrateur*

Lorie Bottos, *Directeur et
secrétaire-trésorier*

Mary Trbovich, *Administrateur*

SOMMAIRE FINANCIER

La Société du pont de la Rivière Ste Marie

(en dollars)	2006	2005
Exploitation		
Revenus		
Péages	2 702 532	2 991 370
Baux et permis	297 544	305 844
Investissements	130 745	76 523
Autres	91 270	92 513
Dépenses		
Entretien	1 317 576	1 241 328
Perception des péages	845 960	817 010
Administration	770 531	769 710
Amortissement	395 172	390 341
Bénéfice net	(107 148)	247 861
Bilan		
Actif à court terme	3 629 364	3 679 866
Passif à court terme	941 291	889 844
Immobilisations	8 157 194	8 231 347
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	10 348 706	10 455 854
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	259 320	657 322
Activités d'investissement	(393 681)	(2 082 864)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	(134 361)	(1425 542)

GOVERNANCE À LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

En 2006 – 2007 le Comité de gouvernance de la SPFL est demeuré actif sur plusieurs fronts, mais plus particulièrement dans les projets suivants :

En réaction aux exigences du gouvernement, le conseil d'administration a modifié le règlement administratif de la Société afin d'offrir deux postes distincts pour le président du conseil d'administration et le premier dirigeant, à la suite d'une recommandation du Comité de gouvernance.

Le Comité a entre autres, supervisé la mise en place et l'application d'une nouvelle politique dérivée de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*. Cette directive répond tant aux exigences du gouvernement qu'à celles de la SPFL, et elle a été transmise aux comités de gouvernance des filiales.

Le manuel de gouvernance de la SPFL a été mis à jour et approuvé par le Comité et a été distribué aux filiales, à titre de modèle pour l'élaboration de leur propre manuel.

Le Comité a approuvé un document décrivant les étapes spécifiques à suivre afin d'être conforme aux dix lignes directrices du Conseil du Trésor en matière de gouvernance.

Une approche a été discutée et approuvée par les membres du Comité relativement à l'évaluation du rendement du conseil d'administration à mettre en pratique à la SPFL et à recommander aux filiales.

Le Comité a amorcé la restructuration du Comité de gestion des risques afin d'assurer une participation du conseil d'administration et permettre ainsi que les risques étudiés reflètent la perspective du conseil.

Le Comité de gouvernance de la SPFL continuera à superviser l'évolution des pratiques de gouvernance afin de répondre à l'évolution des pratiques dans le secteur public, et en supervisera l'application et l'évolution entre la SPFL et les filiales.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	48
Le rapport du vérificateur	49
Bilan consolidé	50
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	51
État consolidé des flux de trésorerie	52
Notes afférentes aux états financiers consolidés	53-65
Bureaux corporatifs	66

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers consolidés du présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et la direction répond de l'intégrité et de l'objectivité des données qui y figurent. La direction est également responsable de toute autre information que renferme le rapport annuel et de la concordance, le cas échéant, de cette information avec les états financiers consolidés.

Pour assumer cette responsabilité, la direction a établi et maintient des registres et documents comptables, des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. Ces éléments ont pour but de fournir avec une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés et que les opérations sont conformes à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances* publiques et à ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de la Société. Le Conseil d'administration veille à ce que la direction respecte ses obligations en matière de rapports financiers et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification, composé d'administrateurs externes. Le Comité rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant pour voir comment ces groupes s'acquittent de leurs responsabilités et pour discuter de points concernant la vérification, les contrôles internes et autres sujets financiers pertinents. Le Comité de vérification a examiné les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et a soumis son rapport au Conseil d'administration qui, à son tour, a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur externe de la Société, soit la vérificatrice générale du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.



Norman Willans
Premier dirigeant par interim

Le 19 juin 2007



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2007 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non repartis 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 2007 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 et de ses filiales en propriété exclusive 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 et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

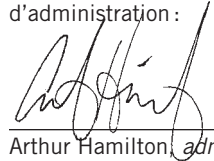
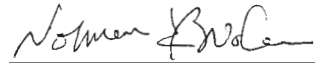
Joanne Chenail-Trépanier, CA
 Directrice principale

directrice principale
 Ottawa, Canada Le 19 juin 2007

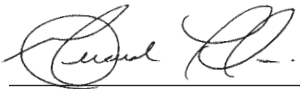
BILAN CONSOLIDÉ

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
	\$	\$
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	10 672 121	8 731 981
Placements à court terme (note 3)	12 926 971	14 625 716
Débiteurs	1 181 228	1 593 859
Avance au coentrepreneur (note 4)	248 710	201 526
Intérêts courus à recevoir	95 450	120 293
Frais payés d'avance	302 878	505 222
Montant à recevoir du Canada (note 5)	7 576 118	3 901 951
	<u>33 003 476</u>	<u>29 680 548</u>
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (note 5)	-	2 625 809
Immobilisations corporelles (note 6)	168 340 797	168 174 733
	<u>201 344 273</u>	<u>200 481 090</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	9 503 355	6 423 263
Revenus reportés	583 800	567 224
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	10 866	10 353
	<u>10 098 021</u>	<u>7 000 840</u>
À long terme		
Dépôt de client	100 000	100 000
Dû au coentrepreneur (note 4)	1 322 782	1 035 470
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 7)	8 521	19 348
Retenue de garantie (note 5)	-	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs (note 10)	1 245 355	1 104 523
Obligations environnementales (note 14)	1 000 000	-
Aide en capital reportée (note 8)	130 426 366	131 465 556
Part des actionnaires sans contrôle	657 556	666 846
	<u>134 760 580</u>	<u>137 187 709</u>
	<u>144 858 601</u>	<u>144 188 549</u>
Engagements (note 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	53 664 379	53 664 379
Bénéfices non répartis	2 821 292	2 628 161
	<u>56 485 672</u>	<u>56 292 541</u>
	<u>201 344 273</u>	<u>200 481 090</u>

Approuvé par le Conseil
d'administration :

Arthur Hamilton, *administrateur*

Normand Brochu, *administrateur*

Au nom de la direction :


Gérard Lalonde, *Directeur,*
Services administratifs et Trésorier

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
	\$	\$
Revenus		
Péages	4 664 961	4 826 671
Baux et permis	4 811 695	4 838 552
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 9)	3 433 054	4 099 275
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	(24 011)	5 469 015
Intérêts	932 293	635 258
Autres	199 560	42 271
	14 017 552	19 911 042
Dépenses		
Entretien	24 650 719	20 468 057
Fonctionnement	5 107 580	4 899 830
Administration	7 629 501	7 360 568
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 9)	2 772 412	2 515 778
Amortissement	6 565 449	5 793 679
	46 725 661	41 037 912
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(32 708 109)	(21 126 870)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	28 534 813	24 585 645
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 8)	4 357 137	3 627 724
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours d'exercices antérieurs	-	(223 940)
Remise au Trésor du produit de cession d'immobilisations corporelles	-	(5 850 099)
	32 891 950	22 139 330
Bénéfice net avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	183 841	1 012 460
Quote-part des actionnaires sans contrôle	9 290	(21 490)
Bénéfice net	193 131	990 970
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	2 628 161	1 637 191
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	2 821 292	2 628 161

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	193 131	990 970
Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	6 565 449	5 793 679
Perte (Gain) sur cession d'immobilisations	24 011	(5 469 015)
Amortissement de l'aide en capital reportée	(4 357 137)	(3 627 724)
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	2 625 809	-
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	140 832	99 970
Quote-part des actionnaires sans contrôle	(9 290)	21 490
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 11)	(2 780 831)	(539,548)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 401 974	(2 730 178)
Activités d'investissement		
Diminution (augmentation) des placements à court terme	1 698 745	(1 626 981)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(5 764 644)	(9 187 732)
Cession d'immobilisations corporelles	9,120	5 850 099
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(4 056 779)	(4 964 614)
Activités de financement		
Augmentation du dû au coentrepreneur	287 312	227 365
Augmentation de l'aide en capital reportée	3 317 947	6 901 323
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(10 314)	(11 211)
Apport de capital du Canada pour l'acquisition d'un terrain	-	1
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	3 594 945	7 117 478
Augmentation (diminution) de l'année	1 940 140	(577 314)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	8 731 981	9,309,295
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	10 672 121	8 731 981

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

1 – POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société »), 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 assujettie à l'impôt sur les bénéfices selon les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu

En accord avec la directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités 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 exploitée par 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

Les états financiers consolidés sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont comme suit :

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, de 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 exploitée par La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée. L'exercice de sa filiale en propriété exclusive ainsi que de sa coentreprise se termine le 31 mars alors que celui de sa filiale, St. Mary's River Bridge Company, se termine le 31 décembre.

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 consolidé des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, les dépenses d'exploitation n'incluent pas l'amortissement, ni la variation de la provision pour avantages sociaux futurs, ni les gains ou pertes sur cession d'immobilisations corporelles.

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

Tout solde du crédit parlementaire 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. Tout crédit parlementaire perçu en sus des besoins est inscrit comme montant dû au Canada. La politique de la filiale à cet égard est de rembourser ce montant au cours de l'exercice suivant.

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. 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 mesures de mitigation découlant des obligations environnementales sont comptabilisées selon la valeur actualisée des flux de trésorerie estimés des coûts les plus probables à encourir.

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

Les immobilisations corporelles 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 lorsque l'opération ne présente aucune substance commerciale, autrement elles sont comptabilisées à la valeur d'échange.

Les immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire, selon les taux suivants :

Ponts	2 % - 7 %
Travaux de réfection	5 % - 10 %
Améliorations des ponts et des infrastructures	10 %
Véhicules, matériel et matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	3 % - 33 %
Bâtiments	2 % - 20 %

d) **Constatation des revenus**

Les revenus provenant de la perception des péages sont constatés au moment de la collecte des péages lorsque les véhicules franchissent les postes de péage.

Les revenus de baux et permis sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice conformément aux ententes de location.

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

Les revenus d'intérêts sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

e) **Avantages sociaux futurs**

Indemnités de départ

À la cession de l'emploi, les employés de la Société, de sa filiale en propriété exclusive et de sa coentreprise ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités 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.

Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise exploitée par La Corporation du Pont international de la Voie Maritime, Ltée participent au régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et de la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime 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 entre les employés et la Société. Les cotisations de la Société sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus 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.

f) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers consolidés et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer relatives aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, les obligations environnementales, de même que le passif lié aux avantages sociaux futurs, et les éventualités. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations de façon significative.

g) Obligations environnementales

Lorsque nous estimons probable qu'un passif existe relativement à des questions environnementales ou à d'autres litiges et si le montant de la perte peut être estimé au prix d'un effort raisonnable, les frais futurs estimatifs sont constatés à titre de passif dans les états financiers. Les frais qui permettent de prolonger la durée de vie des immobilisations appartenant à la Société ou qui permettent d'en accroître la capacité, la sécurité ou l'efficacité, ou qui sont engagés pour réduire ou empêcher la contamination de l'environnement à l'avenir, peuvent être capitalisés. Les autres frais liés aux mesures environnementales sont passés en charges dès qu'ils sont engagés.

h) Modifications comptables à venir

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux nouvelles normes comptables. Ces nouvelles normes entreront en vigueur pour la Société le 1er avril 2007, et seront appliquées prospectivement.

Instruments financiers - comptabilisation et évaluation

Cette norme définit les critères de comptabilisation, de sortie du bilan, d'évaluation et de classification des instruments financiers. La Société classifera ses actifs et passifs financiers dans les catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, ou prêts et créances. La catégorie disponible à la vente ne sera pas utilisée par la Société. Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction seront évalués à leur juste valeur, les actifs et les passifs financiers détenus jusqu'à leur échéance ainsi que les prêts et créances le seront au coût après amortissement.

Résultat étendu

Cette norme exige que certains gains et certaines pertes, qui feraient normalement partie du bénéfice net, soient présentés dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce qu'ils puissent être constatés dans le bénéfice net. Par conséquent, la Société devra présenter un nouvel état financier, intitulé résultat étendu, pour comptabiliser de tels montants tant qu'ils ne sont pas réalisés.

Selon ces nouvelles normes, la valeur comptable des actifs et des passifs financiers sera réévaluée en date du 1^{er} avril 2007. L'ajustement de la valeur comptable sera comptabilisé en ajustant les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

3 – PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit dans le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Ces placements sont conservés jusqu'à échéance et le taux de rendement des placements à court terme a varié de 3,75 % à 5,16 % pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 (2,5 % à 4,4 % en 2006). Les termes à court terme sont en moyenne de 162 jours (251 jours en 2006). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

	2007	2006
	\$	\$
Bons du Trésor	10 286 143	9 999 506
Certificats de dépôt	2 321 832	4 307 871
Obligations garanties	318 996	318 339
Total	12 926 971	14 625 716

4 – AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen des bons du Trésor d'un an. Le dû au coentrepreneur ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2007, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

5 – MONTANT À RECEVOIR DU CANADA À COURT ET LONG TERME

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2005, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a remboursé au Trésor un montant de 2 625 809 \$ correspondant au crédit parlementaire qu'elle a encaissé au cours des demandes de crédit parlementaire de 2001 à 2003 et est relié à une retenue de garantie sur contrat qui ne sera payée qu'en octobre 2007.

Au 31 mars 2007, la retenue de garantie au montant de 2 795 966 \$ est présentée dans les créditeurs et au moment du paiement de la retenue de garantie prévue en octobre 2007, la filiale fera une demande de fonds au Trésor. Cette demande n'affectera pas les budgets approuvés et les niveaux de référence pour l'exercice 2007-2008.

6 – IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2007			2006
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
	\$	\$	\$	\$
Terrains	4 234 733	–	4 234 733	4 234 734
Ponts et routes	295 514 072	141 920 284	153 593 788	155 136 141
Véhicules et matériel	7 343 227	5 126 033	2 217 194	2 267 335
Bâtiments	5 119 567	2 897 943	2 221 624	2 102 907
Améliorations de ponts et des infrastructures	1 109 142	1 047 371	61 771	78 365
Projets en voie de réalisation	5 005 441	–	5 005 441	4 331 672
Obligations environnementales	1 000 000	–	1 000 000	–
Matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	58 245	51 999	6 246	23 579
	319 384 427	151 043 630	168 340 797	168 174 733

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, présentés dans la rubrique Ponts et routes, sont complètement amortis.

Les améliorations des ponts et des infrastructures représentent le coût des projets importants de réhabilitation visant à maintenir la fiabilité du chenal nord et du chenal sud du pont international de la voie maritime situé à Cornwall.

7 – OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION – ACQUISITION

	2007	2006
	\$	\$
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	19 387	29 701
Versements exigibles à court terme	10 866	10 353
Versements exigibles à long terme	8 521	19 348

Paiements minimaux exigibles au cours des deux prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition échéant en 2009 et solde de l'obligation découlant de ce contrat de location :

	\$
2008	11 514
2009	8 670
	20 184
Intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles	797
Portion en capital des paiements minimaux exigibles	19 387

8 – AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

	2007	2006
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	131 465 556	128 191 957
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	3 317 947	6 901 323
Amortissement	(4 357 137)	(3 627 724)
Solde à la fin de l'exercice	130 426 366	131 465 556

9 – REVENUS ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus et ces dépenses représentent la quote-part des résultats d'exploitation 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.

10 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

a) Prestations de retraite

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la coentreprise et tous les employés cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur

le salaire moyen de fin de carrière. Les prestations sont pleinement indexées selon la hausse de l'indice des prix à la consommation. La Société des ponts fédéraux Limitée et tous ses employés admissibles participent à un régime à cotisations déterminées. Les cotisations de la Société et des employés à ces régimes au cours de l'exercice sont comme suit :

	2007	2006
Cotisations	\$	\$
Société	654 400	614 335
Employés	264 158	256 637

b) Indemnités de départ

La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale, Les Pont Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et sa coentreprise versent des indemnités de départ à leurs employés fondées sur les années de service et le salaire en fin d'emploi et, pour la coentreprise, les jours de congé de maladie accumulés. Ce régime étant sans capitalisation, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

	2007	2006
	\$	\$
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 405 308	1 209 859
Coût des services rendus au cours de l'exercice	443 604	216 012
Indemnités versées au cours de l'exercice	(343 654)	(20 563)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 505 258	1 405 308
Tranche à court terme incluse dans les crédateurs	(259 903)	(300 785)
Tranche à long terme	1 245 355	1 104 523

11 – VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT

	2007	2006
	\$	\$
Diminution des débiteurs	412 631	386 944
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	(47 184)	254 019
Diminution (augmentation) des intérêts courus à recevoir	24 843	(78 620)
Diminution des frais payés d'avance	202 344	140 413
Augmentation du montant à recevoir du Canada	(3 674 167)	(1 902 412)
Augmentation des créditeurs (note 5)	284 126	592 582
Augmentation des revenus reportés	16 576	67 526
Variation nette	(2 780 831)	(539 548)

12 – OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les 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. Les opérations sont mesurées à la valeur d'échange, c'est-à-dire à la valeur de la contrepartie établie par les apparentés. Au cours de l'exercice, la Société a recouvré certains coûts totalisant 304 825 \$ (299 000 \$ en 2006) auprès des apparentés. Au 31 mars 2007, la Société a inscrit des débiteurs de 239 000 \$ (233 000 \$ en 2006) des apparentés.

13 – ENGAGEMENTS

a) Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser en vertu d'une entente conclue pour des services de police s'établit à 3,4 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2008 et est renouvelable à échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

La Société s'est engagée, principalement en vertu de travaux majeurs, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser une somme de 11 205 575 \$ d'ici 2012. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

	\$
2008	8 793 498
2009	1 482 364
2010	412 932
2011	412 932
2012	103 849

14 – 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. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers de la Société.
- b) Sur le plan environnemental, la Société a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but d'évaluer leur état environnemental. Les terrains jugés contaminés feront l'objet d'études additionnelles au cours des prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou d'atténuation.

Le dossier environnemental prioritaire pour la Société est celui de la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée qui détient des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal (secteur du Technoparc). Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La filiale a effectué depuis 2003 des investigations et des tests de toxicité des eaux souterraines de ses terrains et des études de faisabilité afin de déterminer les mesures d'atténuation requises. Compte tenu de la complexité du problème, de la présence de plusieurs propriétaires et de l'importance des coûts en jeu, le gouvernement fédéral souhaite trouver une solution globale au problème environnemental de ce site et, dans ce contexte, d'autres études sont présentement à venir. Le coût des mesures d'atténuation à mettre en place ne peut

actuellement faire l'objet d'une estimation précise et l'imputabilité de ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. Toutefois, à partir de l'estimation de certains coûts mis de l'avant dans le cadre d'une étude effectuée en 2005 et d'une récente étude effectuée au cours de l'exercice 2006-2007, la Société a évalué un passif estimatif à une somme 1 000 000 \$ au 31 mars 2007. La filiale soumettra éventuellement au Conseil du Trésor une demande de financement spécial pour la mise en place de ces mesures d'atténuation, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la Société.

Compte tenu de ce qui précède, un montant de 1 000 000 \$ a été provisionné aux états financiers.

15 – TRAVAUX MAJEURS

Dans le cadre de sa mission, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, doit exécuter des travaux majeurs, notamment le remplacement du tablier de la section fédérale du pont Honoré-Mercier qu'elle prévoit exécuter au moyen de deux contrats. Ces travaux de remplacement du tablier sont prévus débiter sur le pont au cours de l'été 2007 et se terminer à l'automne 2009. En juin 2006, le Conseil du Trésor a approuvé un montant de 85 millions de dollars pour la réalisation de ce projet incluant les coûts directs et indirects. Ce montant avait été basé sur une estimation effectuée par un consultant dans le cadre d'une étude de faisabilité. Toutefois, cette estimation devra possiblement être revue à la hausse, l'envergure, les méthodes et les coûts de certains travaux ayant été précisés depuis cette date. Aussi, tout montant additionnel requis, s'il y a lieu, fera l'objet d'une nouvelle demande d'approbation auprès du Conseil du Trésor.

Le projet de remplacement du pont du chenal nord et des améliorations au corridor a reçu l'approbation pour un financement de 75 millions de dollars du Conseil du Trésor en octobre 2006. Ce financement devra couvrir tous les coûts liés à la construction d'un nouveau pont à travée basse, la démolition du pont existant, les améliorations aux routes, le développement du bureau des douanes ainsi que la construction de nouveaux postes de péages et édifices pour l'exploitation. Sujet au dénouement des négociations en cours avec de tierces parties, une entente de principe pourrait être conclue sous peu. Le début des travaux de construction du nouveau pont est prévu pour la fin de l'été 2008, avec les travaux sur l'île de Cornwall de 2009 à 2011. La date prévue pour l'achèvement des travaux est l'automne 2012.

16 – JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada, des créiteurs et de la tranche à court terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme.

La juste valeur de la tranche à long terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition et du montant dû au coentrepreneur ne diffère pas de façon importante de leur valeur aux livres.

À moins qu'il soit noté autrement, selon l'opinion de la direction, la Société n'est pas exposée à des risques d'intérêt, de devise ou de crédit significatifs découlant de ces instruments financiers.

17 – OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

- a) Un permis a été octroyé à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour placer, maintenir et utiliser un câble pour signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la filiale peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la filiale devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire. À défaut de quoi, le propriétaire l'enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la filiale, ou au choix du propriétaire, celui-ci le conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la filiale n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Comme la date de résiliation éventuelle du permis demeure indéterminée, aucune juste valeur ne peut être estimée. Conséquemment, aucun passif lié à la mise hors service de cette immobilisation n'a été constaté au bilan au 31 mars 2007.
- b) La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La filiale n'a présentement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à la mise hors service de ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

18 – CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2006 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

BUREAUX CORPORATIFS

La Société des ponts
fédéraux Limitée

55, rue Metcalfe, bureau 1210
Ottawa (Ontario) K1P 6L5
Téléphone : 613-993-6880
Télécopieur : 613-993-6945
www.pontsfederaux.ca
info@pontsfederaux.ca

Les Ponts Jacques Cartier et
Champlain Incorporée

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour ouest, bureau 600
Longueuil (Québec) J4K 5G7
Téléphone : 450-651-8771
Télécopieur : 450-677-6912
www.jccbi.ca
info@jccbi.ca

La Corporation du pont international
de la voie maritime, Ltée.

Case postale 836
Cornwall (Ontario) K6H 5T7
Téléphone : 613-932-5113
Télécopieur : 613-932-9086
www.cpivm.ca
hsaaltink@sibc.ca

The Thousand Islands
Bridge Authority

Case postale 10
Lansdowne (Ontario) KOE 1L0
Téléphone : 315-482-2501
Télécopieur : 315-482-5925
www.tibridge.com

The St. Mary's River
Bridge Company

P.O. Box 580
Sault Ste. Marie, Ontario P6A 5N1
Telephone: 705-759-5400
Fax: 705-759-5405

