

Rapport annuel

2007-2008

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

Rapport annuel 2007-2008



Table des matières

Message de la présidente et première dirigeante	5
Mandat	8
Mission	9
Vision	10
Valeurs	10
Examen opérationnel	12
Rendement par rapport aux objectifs stratégiques	20
Débat et analyse de gestion	30
Ponts et infrastructures de transport	38
Direction et états financiers	42



La section canadienne du pont international de la Voie maritime

Message de la présidente et première dirigeante

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est présentement propriétaire et gestionnaire de certaines des traversées à raccordement permanent les plus importantes et les plus stratégiques au pays. Chaque année, plus de 148 millions de véhicules et de 67 milliards \$ en marchandises transitent sur les structures de la SPFL. Ces dernières comptent ainsi parmi les plus achalandées en Amérique du Nord. Ces structures jouent un rôle vital en reliant le réseau de transport et économique du Canada au monde.



Micheline Dubé

Présidente et première dirigeante

En 2007, le départ du premier dirigeant a mené à la nomination d'un nouveau président du conseil et la nomination d'une nouvelle première dirigeante. Bien que ce changement structurel n'ait pas eu d'impacts sur les opérations de la SPFL, le partage des responsabilités liées à ces postes renforcera les pratiques de gouvernance et de gestion à la SPFL afin de refléter les meilleures pratiques dans les secteurs public et privé. Des efforts importants ont été faits afin de garantir que la SPFL soit non seulement équipée pour soutenir un rendement supérieur dans le futur, mais également prête à appuyer le gouvernement du Canada dans la mise en œuvre de ses projets et à mieux contribuer à la gestion des ponts internationaux.

Le défi de la SPFL est de continuer à maintenir son autosuffisance financière et son rendement de pointe avec sa capacité actuelle, particulièrement dans des secteurs névralgiques tels que ceux de la sécurité, de la sûreté et de la qualité des services aux utilisateurs, tout en relevant efficacement les défis découlant d'un environnement externe changeant (p. ex. : la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI), la traversée Détroit-Windsor, le programme Nexus/FAST, l'initiative de transport de l'hémisphère occidentale (ITHO), les nouvelles

exigences relatives aux passeports, etc.). Ceci exigera l'établissement d'un ensemble révisé de priorités et d'objectifs pour 2008-2009 et au-delà.

Pendant l'année 2007-2008, des négociations en cours ont retardé deux importants projets d'immobilisation. Une entente a finalement été signée pour une partie du contrat de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal au début de 2008, et nous avons bon espoir d'en venir à une entente pour le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall. Les coûts prévus de ces deux projets sont de plus de 160 millions \$.

Les autres projets importants devant être poursuivis en 2008-2009 comprennent : l'acquisition des actions en circulation de la SPRSM, la signature par le Canada de la nouvelle entente opérationnelle entre le Canada et les États-Unis relative à la traversée internationale de Sault Ste. Marie et la conception d'approches innovatrices afin de garantir une traversée sécuritaire et rapide sur les ponts reliant l'Île de Montréal et 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 sont et demeureront les grandes priorités de la Société et de ses filiales.

La Société et ses filiales ont d'importants défis stratégiques et tactiques 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; sur certains ponts, l'impact de l'augmentation du trafic sur la capacité des infrastructures; la diminution du trafic sur d'autres ponts, entraînant une baisse des revenus de péage; la nécessité, enfin, d'améliorer le recouvrement des coûts.

Ensemble, nous avons établi une série de stratégies afin de relever ces défis et de travailler en collaboration avec l'actionnaire afin que le gouvernement du Canada soit en mesure de bénéficier de la gestion efficace des ponts et traversées tout en maximisant la valeur.

Grand Montréal

Infrastructures



Pont Jacques-Cartier
 Pont Champlain
 Estacade du pont Champlain
 Partie fédérale du pont Honoré-Mercier
 Partie fédérale de l'autoroute Bonaventure
 Tunnel de Melocheville



Société



Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)
Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)



Statut



Filiale en propriété exclusive
 (100 % des actions détenues par la SPFL)



Gestion / Exploitation



PJCCI



Cornwall

Pont international de la Voie maritime

Corporation du pont international de la Voie maritime Ltée (CPIVM)
Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)

Filiale en propriété exclusive
 (100 % des actions détenues par la SPFL)

CPIVM
 (au nom de propriétaires canadiens et américains)

Sault Ste. Marie

Pont international de Sault Ste. Marie

Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM)
 (Loi du Parlement)

Filiale de moins de 100 %
 (90,7 % des actions détenues par la SPFL)
 Les autres actions sont détenues par les directeurs et par la Ville de Sault Ste. Marie

International Bridge Administration (IBA – une entité administrative relevant du ministère des Transports de l'état du Michigan)
 Joint International Bridge Authority (JIBA)

Mille-Îles

Pont international des Mille-Îles

The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA – incorporée dans l'État de New York)

Pas une filiale
 La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada
 Entente d'exploitation avec la TIBA

TIBA
 (Société américaine)

Mandat

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été créée pour fournir au gouvernement du Canada sa supervision et sa redevabilité pour les ponts relevant de son contrôle.

La SPFL a été créée 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 gouvernance;
- La gestion des risques;
- La planification environnementale;
- La sécurité et la sûreté;
- 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*;

d) Moyennant l'approbation du gouverneur en conseil, louer à quiconque des terrains, propriétés ou centrales hydro-électriques 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 assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et à ces articles.

Mission

La mission de la SPFL est de fournir au plus haut niveau de garde des ponts relevant de ses soins et de son contrôle et de garantir que ces structures sont sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs.

La mission de la SPFL comprend également la prestation de services-conseils au gouvernement du Canada relativement à tous les aspects liés à la conception, à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des ponts. La SPFL s'acquitte de cette mission en fonction des orientations et stratégies suivantes :

→ une orientation stratégique et des conseils aux exploitants de ponts relevant de son autorité à propos de dimensions clés telles que la sécurité, la sûreté, l'environnement et la gestion du risque;

→ la création d'un cadre de responsabilisation (telles la normalisation de l'amortissement des immobilisations et les dates de fin d'exercice) pour les exploitants des ponts relevant de sa juridiction;

→ la capacité de tirer parti des compétences et du savoir-faire de l'ensemble de son réseau afin de garantir un entretien et une exploitation appropriée des ponts ainsi qu'une complète exécution des grands projets complexes de conception-construction;

→ une interaction stratégique avec le ministère des Transports et d'autres entités gouvernementales fédérales; et

→ une interaction avec d'autres intervenants clés de la communauté des exploitants de ponts et de l'extérieur de celle-ci (p. 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);



Le pont Jacques-Cartier est muni d'un trottoir et d'une piste cyclable

Vision

La SPFL souhaite être reconnue 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.

Valeurs

La direction et le personnel de la Société aident la SPFL à s'acquitter de sa mission en fondant leurs décisions et leurs actions sur ses valeurs fondamentales :

- Sûreté et sécurité des utilisateurs et des infrastructures;
- Plus haut niveau possible de service et de satisfaction des clients;
- Excellence du savoir-faire et des aptitudes;
- Protection de l'environnement;
- Pratiques saines de gouvernance et de gestion, y compris l'excellence de la planification;
- Utilisation efficiente des ressources;
- Alliances et partenariats stratégiques durables;
- Communication ouverte et transparente respectant et préconisant la contribution des autres intervenants.

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 tels qu'illustrés dans le tableau suivant :



Faits saillants

La SPFL et ses filiales emploient plus de 100 employés et les ouvrages 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 202 966 662 \$.

	Fédéral ↓	Comités fédéraux / provinciaux ↓	Provincial ↓	Autres ↓	É.U. / international ↓
La Société des ponts fédéraux Limitée	<ul style="list-style-type: none"> – Conseil privé – Secrétariat du Conseil du trésor – Transport Canada – Finances Canada – Agence des services frontaliers du Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien – Infrastructures Canada 	<ul style="list-style-type: none"> – Sous-comité des communications pour le parachèvement de l'autoroute 30 	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère des Transports de l'Ontario 	<ul style="list-style-type: none"> – Intervenants de l'industrie – Chambres de commerce 	<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 »
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	<ul style="list-style-type: none"> – Transports Canada – Environnement Canada – Travaux publics et Services gouvernementaux Canada 		<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 – Intervenants de l'industrie – Société du Havre de Montréal – Conseil Mohawk de Kahnawake – Mohawk Peacekeepers 	
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	<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 	<ul style="list-style-type: none"> – Groupe de travail des postes frontaliers intelligents (PFI) 	<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 – 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 – Can/Am Border Trade Alliance – Intervenants de l'industrie 	<ul style="list-style-type: none"> – New York State Department of Transportation – New York State Troopers – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Homeland Security (incluant l'agence de protection des douanes) – General Services Agency Administration – PBOA – Public Border Operators Association – IBTTA – International Bridge, Tunnel and Turnpike Association – St. Lawrence County
La Société du pont de la Rivière Ste Marie	<ul style="list-style-type: none"> – Transports Canada – Agence des services frontaliers du Canada 		<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
The Thousand Islands Bridge Authority	<ul style="list-style-type: none"> – Agence des services frontaliers du Canada 		<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 – Chambres de Commerce sur le « Capital Trade Corridor » 	<ul style="list-style-type: none"> – New York State Department of Transportation – Homeland Security (incluant Customs and Border Protection Agency) – General Services Agency – Federal Highway Administration

Installation de nouvelles poutres
au pont Clément à Montréal



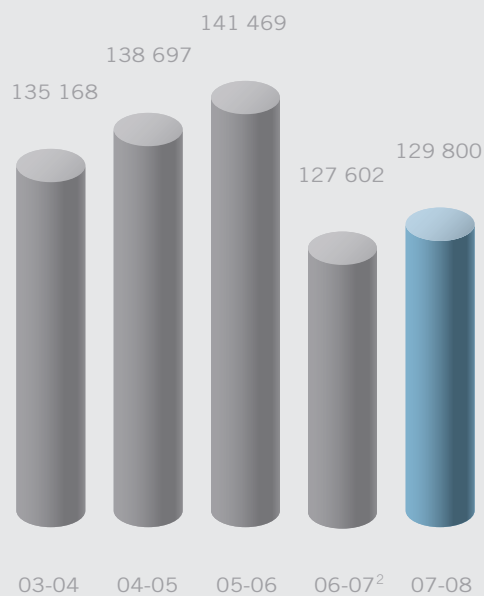
Examen opérationnel

Nombre d'employés (au 31 mars 2008)

	SPFL Ottawa	PJCCI Longueuil	CPIVM Cornwall	TIBA Mille-Îles	JIBA Sault Ste. Marie
Temps plein →	11	→ 45	→ 17	→ 44	→ 36
Saisonniers →	–	→ –	→ 13	→ 33	→ 18
Étudiants →	–	→ –	→ 8	→ 0	→ 4
Temps partiel →	–	→ –	→ 4	→ 4	→ –

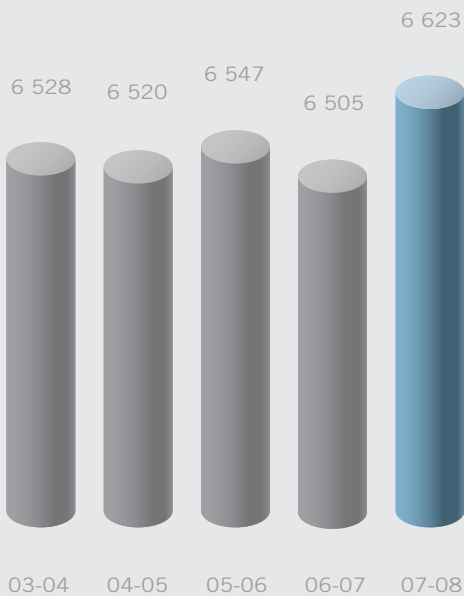
Nombre de passages – ouvrages de la région de Montréal¹

(en millions)



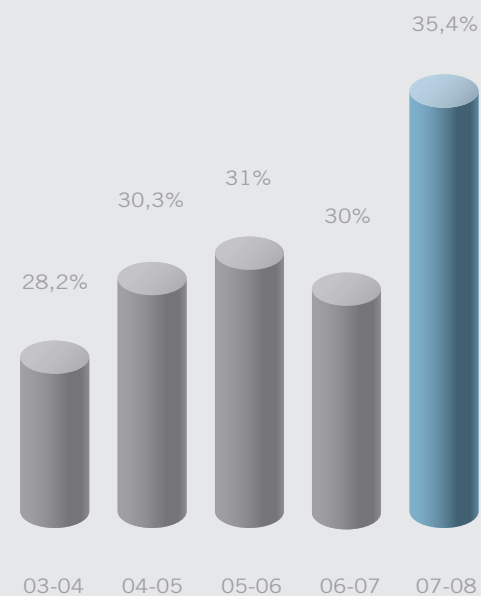
Nombre de passages – ponts internationaux

(en millions)



Proportion des dépenses couvertes par les revenus pour l'ensemble de nos ouvrages

(en pourcentage)



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

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

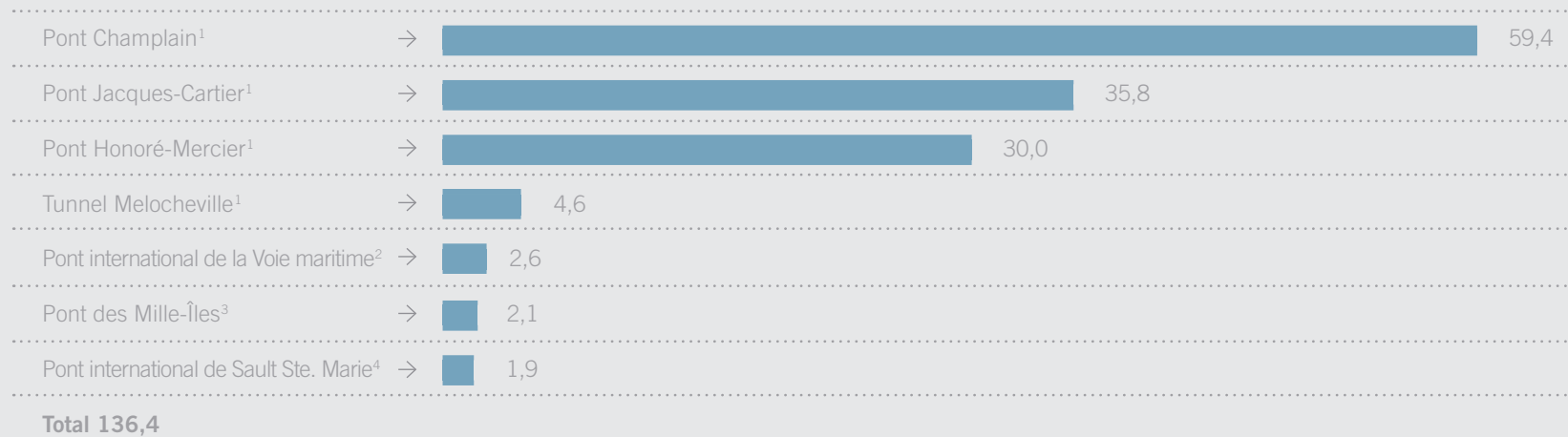
*Sources :

- 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

Les revenus générés par la Société sont suffisants pour couvrir approximativement 35 % de toutes les dépenses.

Passages de véhicules

(en millions)



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

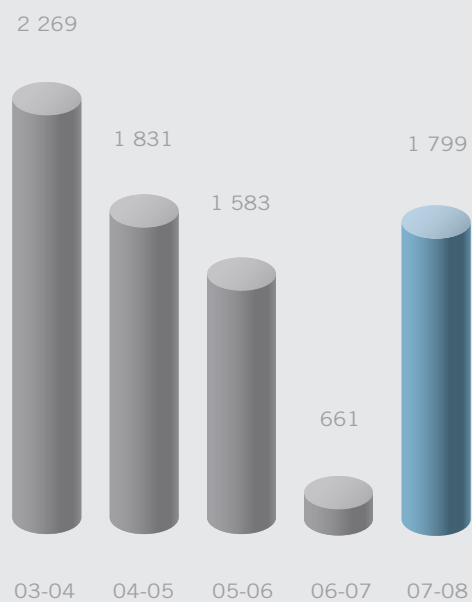
² Comptage de la circulation – Corporation du pont international de la Voie maritime, Ltée

³ Comptages de la circulation – Thousand Islands Bridge Authority

⁴ Joint International Bridge Authority – États financiers

Revenus d'exploitation tirés du Pont international des Mille-Îles

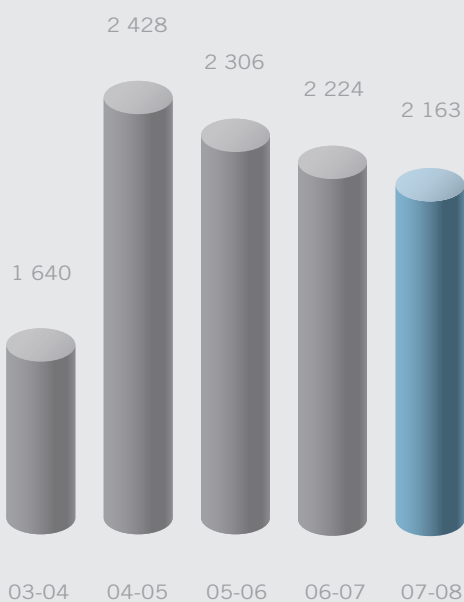
(en milliers \$)



Les revenus d'exploitation relevant des opérations du pont des Mille-Îles se sont améliorés comparativement à l'an passé en partie grâce à l'augmentation du trafic et à une hausse des tarifs.

Baux et permis

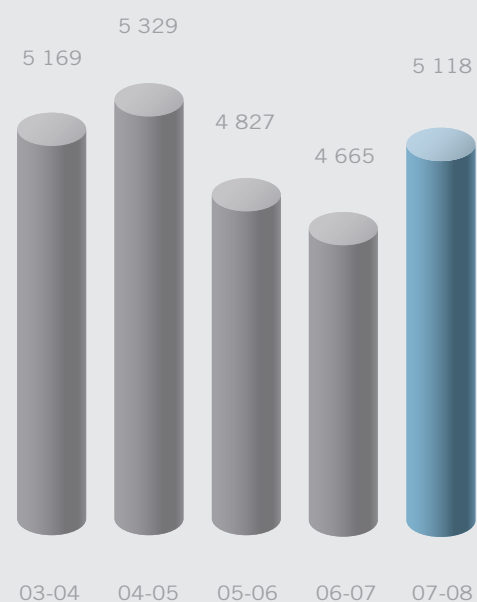
(en milliers \$)



Les revenus des baux et permis, principalement provenant du magasin hors taxes au pont des Mille-Îles, ont décliné au cours des dernières années.

Péages

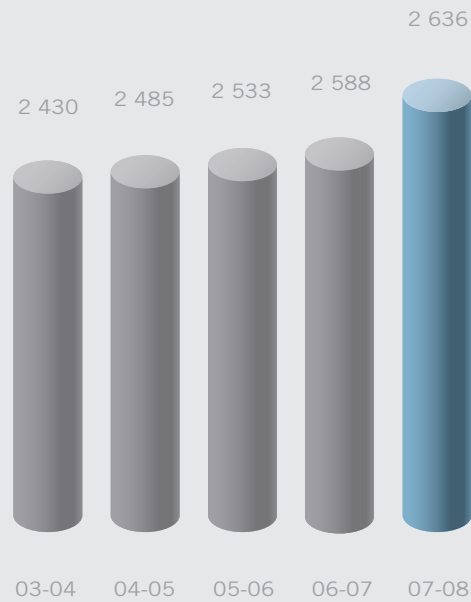
(en milliers \$)



Les revenus des péages ont augmenté de 9,7 % comparativement à l'an passé. Cette augmentation est attribuable en partie à la valeur croissante du dollar canadien et aux hausses des tarifs à certains endroits.

Revenus publicitaires

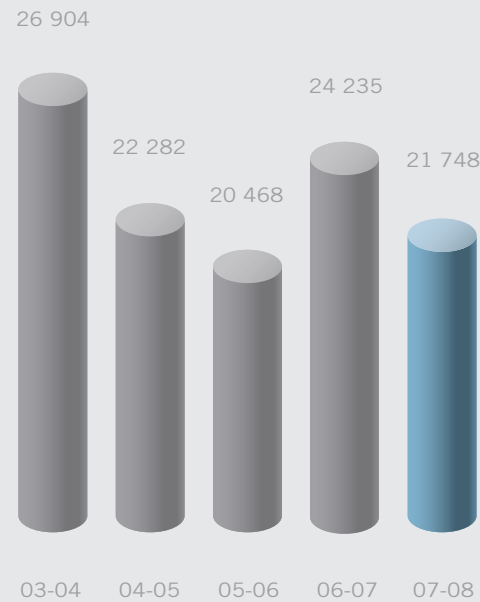
(en milliers \$)



Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être l'une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,6 millions \$ pour cette année représente presque 17 % de l'ensemble des revenus.

Entretien

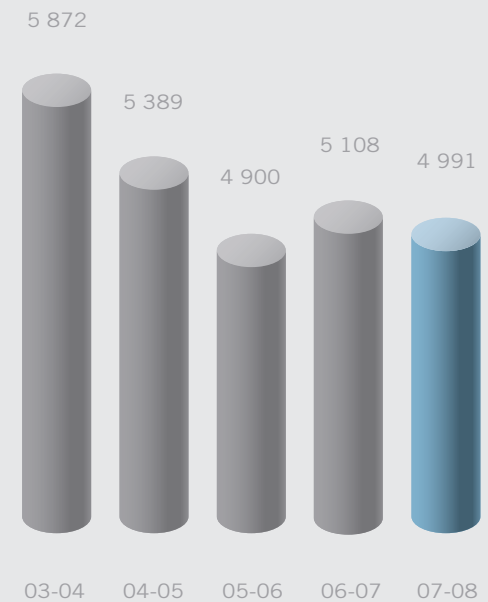
(en milliers \$)



Les dépenses d'entretien ont connu une diminution de 2,9 millions \$ en comparaison à l'an passé. Cette diminution est principalement attribuable aux projets d'entretien pour les ponts de la région de Montréal qui ont diminué cette année. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient cependant demeurer élevées compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport à ce qui était prévisible au moment de leur construction et de l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

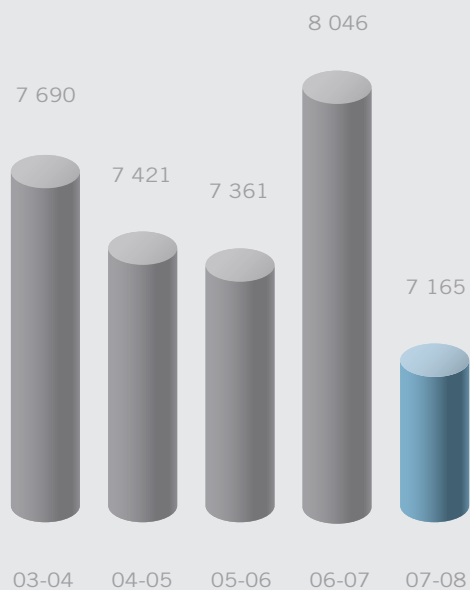
Opérations

(en milliers \$)



Frais d'administration

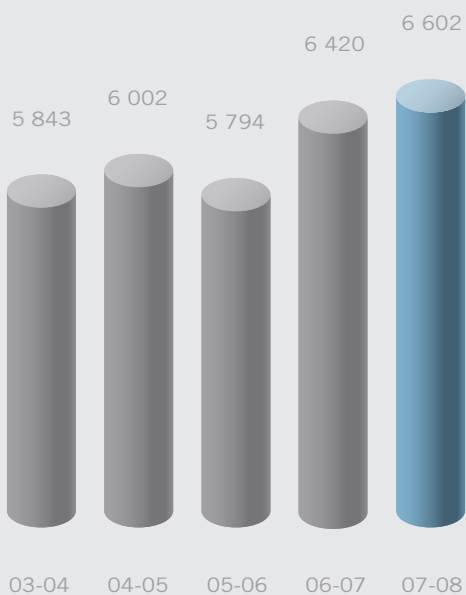
(en milliers \$)



Les coûts d'administration représentent 17 % des dépenses globales. Ces coûts ont diminué de 6 % par rapport à l'an passé.

Amortissement

(en milliers \$)



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

Statut d'entreprise et actifs

Sise à Ottawa, la SPFL est une société d'État fédérale inscrite à la partie I de l'annexe III dont la constitution a été autorisée par décret en conseil (PC 1998 1512, le 26 août 1998). Constituée en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, la société a remplacé l'ancienne Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) à titre de personne morale responsable de l'exploitation et de la gestion des structures non navigables de la CGVMSL. Ces structures comprennent les propriétés des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) dans la région de Montréal, et, dans le cadre d'une coentreprise avec son partenaire américain, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), à Cornwall.

La SPFL est également responsable de

la gestion de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles. La SPFL n'assure toutefois pas l'exploitation du pont. La Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une société américaine, est l'agence qui assure l'exploitation du pont. La SPFL demeure responsable de toutes les réparations et de l'entretien des installations canadiennes.

En 2000, la SPFL a également été désignée propriétaire à 90,7% de La Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM), qui est propriétaire de la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et est représentée à la Joint International Bridge Authority (JIBA), entité qui supervise les activités de la traversée. La SPFL nomme les administrateurs de la SPRSM qui, en retour, nomment trois des leurs à titre de délégués à la JIBA, par voie d'une liste

soumise au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

En vertu de ces affectations, la SPFL est aujourd'hui directement responsable de trois ponts internationaux en Ontario et de six installations de la région métropolitaine de Montréal. Ces infrastructures sont exploitées par l'intermédiaire de trois sociétés filiales et d'un partenariat binational.

- Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) à Montréal
- La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) à Cornwall
- La Société du pont de la Rivière Ste Marie à Sault Ste. Marie (entente binationale)
- La Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) (entente binationale)

La société représente également les intérêts du gouvernement du Canada relatifs à la partie canadienne du pont international des Mille-Îles en Ontario. Dans ce cas, l'agence exploitante, la TIBA, n'est pas une filiale, mais une entité américaine liée par un accord binational.

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est propriétaire et gestionnaire de certaines des traversées à raccordement permanent les plus importantes et les plus stratégiques au pays. Chaque année, plus de 148 millions de véhicules et de 67 milliards \$ en marchandises transitent sur les structures de la SPFL. Ces dernières comptent ainsi parmi les plus achalandées en Amérique du Nord. Ces structures jouent un rôle vital en reliant le réseau de transport et économique du Canada au monde.

Gouvernance

Le conseil d'administration de la SPFL est nommé par le gouverneur en conseil selon la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le conseil mène ses activités conformément aux principes de meilleure gouvernance qui prévalent dans les secteurs public et privé. Les membres du conseil agissent à titre de gardiens de la Société. Le président du conseil de la Société est appuyé au conseil par trois administrateurs.

En 2006, le conseil d'administration a modifié le règlement de la Société afin d'offrir deux postes distincts pour le président du conseil d'administration et le chef de la direction. Le président de la Société a occupé ces deux postes jusqu'en mars 2007. Ils sont aujourd'hui répartis entre deux personnes, conformément à la volonté gouvernementale.

Dans le cadre des nouvelles procédures de gouvernance, un président du conseil

a été nommé par le gouverneur en conseil le 1^{er} août 2007, pour un mandat de cinq ans.

Un premier dirigeant a également été nommé le 6 février 2008 pour une période de cinq ans.

Conformément aux pratiques de bonne gouvernance, les comités du conseil veillent à ce que les mesures et initiatives importantes soient examinées attentive-

ment avant que l'ensemble du conseil les passe en revue. Des comités bien établis existent dans les secteurs de la vérification, de la gestion du risque, de la gouvernance, de l'environnement et des ressources humaines. Un comité des candidatures dont le rôle principal est d'examiner et de recommander les nominations et renouvellements de mandat au conseil et aux conseils des filiales a également été mis sur pied.



↓ Peinture des câbles au pont international de la Voie maritime

Rendement par rapport aux objectifs stratégiques

a) La Société des ponts fédéraux Limitée

Outre les objectifs liés à la sûreté, à la sécurité et aux services aux usagers, la SPFL devra atteindre les objectifs stratégiques clés suivants établis par la direction pour la période de planification de 2007-2008.

Objectif 1

Continuer de veiller à l'alignement du cadre de gouvernance de la SPFL sur les meilleures pratiques et les exigences revues du gouvernement

Cet objectif a été atteint pour la période de planification 2007-2008.

La SPFL continue d'être active en matière de gouvernance en s'assurant que les outils nécessaires et les meilleures pratiques soient utilisés. Elle s'est également assurée que les nouveaux directeurs soient familiers avec les infrastructures contrôlées par la SPFL et ses filiales.

Trois défis importants devront être relevés.

1. La Société prévoit d'importants changements découlant de deux éléments législatifs, soit la Loi C-2, *Loi fédérale sur la responsabilité* et la Loi C-3,



Accès au pont Champlain en provenance de Montréal



PJCCI aura de nouveau recours aux dalles de béton préfabriquées (qui ont fait leurs preuves lors du remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier) pour le projet de réfection de pont Honoré-Mercier.

Loi sur les ponts et tunnels internationaux. Ainsi, la SPFL devra mettre ses pratiques de gouvernance actuelles à jour et redéfinir son approche et son cadre de travail en tenant compte de la nouvelle orientation prescrite dans la loi. La SPFL participera activement à l'examen des projets de règlements devant être produits en vertu de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*. Le président et d'autres directeurs ont été informés de leurs responsabilités et limites de pouvoir prévues en vertu de la *Loi fédérale sur la responsabilité*.

2. La SPFL devra continuer de mettre en œuvre l'implantation du cadre de gouvernance société mère/filiales en veillant à la constance du cadre de travail sous-jacent et à son mode d'application. La Société devra également passer en revue, mettre à jour et documenter ses processus internes clés de gestion. Une consolidation de la fonction des communications internes est notamment suite à la séparation des postes de chef de la direction et de président du conseil. Afin d'assurer la communication des objectifs de la société mère aux filiales, le conseil d'administration de la SPFL a décidé en 2005 d'émettre un énoncé des priorités et des responsabilités à ses filiales sous la forme de lettres d'attentes annuelles. Les lettres sont ainsi passées en revue annuellement par le conseil

d'administration de la SPFL afin d'y intégrer des directives précises émanant des sessions de planification et discussions annuelles de la SPFL avec les cadres supérieurs et les filiales. Les lettres reflètent les réalités propres à chaque filiale et sont suffisamment souples pour respecter le statut de chacune des sociétés. Les lettres ne permettent cependant pas à la société mère de s'immiscer dans la gestion quotidienne des filiales, qui relève du conseil d'administration de chacune des filiales.

La SPFL entend également améliorer la circulation de l'information (événements, problèmes, projets, etc.) émanant des filiales, instaurer un droit de propriété potentiel à 100 % de SPRSM, ainsi qu'améliorer une matrice de suivi-décisions pour les recommandations du conseil.

3. Dans le contexte de renouvellements importants au conseil, il est important de veiller à ce que la constance soit maintenue à tous les niveaux de la prise de décisions. Le conseil d'administration doit continuer d'agir à titre de gardien et de champion de la Société et il est de toute première importance qu'il veille à ce que les intervenants soient mis à contribution dans les dossiers. Ceci a été accompli en partie à l'occasion de la première assemblée annuelle pub-

lique de la Société tenue à Ottawa en septembre 2007. Les parties intéressées étaient présentes et ont fait entendre leur point de vue. Des activités de suivis requis sont en cours de mise en œuvre. Le conseil d'administration de la SPFL a contribué au bon fonctionnement des conseils d'administration des filiales en renouvelant les mandats des administrateurs en place ou en nommant de nouveaux administrateurs au besoin.

Objectif 2

Créer des options de financement soutenu du modèle d'affaires de la SPFL

Cet objectif n'a pas été atteint pour la période de planification de 2007-2008.

Il est reconnu que les mécanismes actuels de financement de la SPFL, à titre de société mère, ne laissent pas beaucoup de marge de manœuvre financière. Comme les revenus découlent principalement des fonctions de garde de la SPFL et de la TIBA et que d'autres sommes secondaires proviennent de diverses filiales, la capacité de croissance de la Société est limitée, ce qui soulève des questions quant à la durabilité du présent modèle. Par conséquent, il est essentiel de cerner des options viables et durables afin de financer les contributions à valeur ajoutée de la SPFL au gouvernement du Canada et aux filiales.

La SPFL a produit plusieurs livres blancs faisant valoir une approche révisée et renforcée en matière de gouvernance et de financement des ponts internationaux. Transports Canada (T.C.) examine actuellement l'impact de nos recommandations et a demandé à la SPFL de présenter ses observations de vérification et d'analyse à propos des directives de sécurité de *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI).

La SPFL a également fait une présentation et soumis une pétition au groupe des politiques de T.C. afin qu'il participe au nouveau programme relatif à la traversée Détroit/Windsor.

Pour que la SPFL puisse créer des occasions de financement continu, nous devons continuer d'affermir notre réputation :

- être un membre actif, accepté, visible, travaillant et dévoué de la communauté régissant les infrastructures de ponts et traversées internationales;
- créer, entretenir et améliorer la notoriété de la SPFL et de ses services;
- stimuler les demandes des ministères et autres groupes cibles à propos des problèmes liés à la sûreté, à la sécurité, aux opérations et aux pratiques de péage se rapportant aux ponts internationaux.

Le péage fait partie intégrante du financement, non seulement des activités des ponts, mais également de l'entretien de base et de la mise à niveau, relative aux installations de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Toutefois, les ponts situés à l'extérieur du lucratif corridor Toronto-Windsor (soit Cornwall, Mille-Îles et Sault Ste. Marie) ne peuvent offrir le même niveau de service à l'ASFC que celui qui est offert par les infrastructures situées dans des zones très fréquentées.

Il est donc nécessaire de penser à d'autres mesures pour appuyer l'efficacité de l'ASFC. Récemment, les tarifs de péage ont été rajustés en tenant compte de la valeur supérieure du dollar canadien afin de garantir que les Canadiens ne soient pas désavantagés à nos postes de péage.

Objectif 3

Meilleure exploitation des occasions d'expansion des activités dans l'ensemble de l'organisation

Cet objectif n'a pas été atteint pour la période de planification de 2007-2008.

La SPFL doit continuer de capitaliser sur l'effet de levier des projets qui sont déjà en place (tel qu'il a été mentionné précédemment) et de lancer de nouveaux

projets afin de susciter plus d'occasions d'affaires futures prometteuses. La SPFL, en collaboration avec la TIBA, a récemment embauché un directeur du programme du corridor de la capitale, nouveau poste créé afin de développer et de favoriser les échanges transfrontaliers, le tourisme, ainsi que des coentreprises en recherche et en développement. En identifiant les occasions de développement commercial et en faisant leur promotion, la SPFL espère augmenter et stimuler un achalandage additionnel à la traversée du pont des Mille-Îles.

Objectif 4

Gestion efficace des projets critiques

Cet objectif a été atteint pour la période de planification de 2007-2008. Toutefois, le degré de succès de la gestion des projets des Premières Nations (c.-à.-d. : remplacement du pont du chenal nord à Cornwall ou projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal) ne devrait pas être déterminé en fonction des mêmes critères que les autres projets critiques.

On compte plusieurs projets importants qui doivent être entrepris au cours de l'année qui vient et qui jouent un rôle essentiel pour la SPFL, à différents niveaux. La réussite de ces projets est d'une importance déterminante pour les

filiales afin d'améliorer les infrastructures à un niveau local, mais elle aura également un impact majeur sur la société mère. Il est essentiel que la SPFL affiche un niveau de rendement qui non seulement atteigne les objectifs, mais qui, dans plusieurs cas, dépasse les attentes. Ces projets, qui comprennent le remplacement et la construction du pont du chenal nord, à Cornwall, le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, à Montréal, la négociation de la nouvelle entente à la traversée de Sault Ste. Marie (SSM) et le parachèvement de l'évaluation de l'impact environnemental du nouveau poste de péage à SSM sont des éléments essentiels du système global de traversées au Canada.

La SPFL a entrepris des pourparlers avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne (CMA) depuis décembre 2006 afin d'établir une entente de principe relative à la construction d'un nouveau pont à travée basse à Cornwall. L'entente est axée sur cinq éléments du financement fédéral du projet, qui comprend le nouveau pont, la nouvelle voie routière du corridor, le déplacement du poste de péage, la restauration et l'agrandissement du poste de péage de l'Agence des services frontaliers du Canada et la nouvelle politique de péage.

L'équipe de négociateurs professionnels de la SPFL a délibéré avec l'équipe de

négociation du CMA pour établir trois projets d'accord à soumettre à l'approbation du CMA. Ces projets ont tous été retournés avec des changements importants qui ont contrecarré le processus, retardé l'annonce du projet et qui pourraient avoir causé une augmentation du budget établi de 1 million \$ si l'on tient compte de l'augmentation du coût des matériaux de construction, des conditions de travail hivernales et de la disponibilité d'une main-d'œuvre compétente.

En novembre 2007, le Grand Chef a rencontré le PDG intérimaire de la SPFL, animé par un sentiment d'urgence renouvelé, afin d'obtenir un accord signé. Il est toutefois à craindre que le CMA rejette tout agrandissement des installations douanières, si l'on tient compte de « l'état des exigences » de l'ASFC, et n'approuve que la construction du nouveau pont à travée basse.

Objectif 5

Établir et mettre en œuvre un plan de communications complet afin de mieux nourrir une relation durable avec les intervenants clés

Cet objectif a été atteint pour la période de planification de 2007-2008.

La SPFL continue de mettre de l'avant son plan d'amélioration des relations avec

les intervenants clés par la révision et la mise en œuvre de son approche de communications. L'année dernière, la Société a cerné trois secteurs cibles qui requièrent un surcroît d'attention pour que cet objectif puisse être atteint (la création d'un plan détaillé de communications et son engagement à tirer parti des relations suivies de la SPFL avec les intervenants clés, la contribution à la consolidation préconisée par Transport Canada, et une approche intégrée de la gestion des traversées de propriété fédérale).

Un progrès important a été fait sur le plan tactique (p. ex. : développement d'un plan de communications complet et amélioration des relations avec les intervenants clés aux fins du projet du pont Honoré-Mercier).

La SPFL a poursuivi l'amélioration de ses relations avec Transports Canada à propos du développement d'une structure et d'un processus normalisé aux fins du plan d'affaires consolidé.

b) Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée



↑ Superstructure du pont Champlain
vue de la Rive-Sud

Les objectifs stratégiques déterminés par PJCCI pour 2007-2008 étaient les suivants :

Objectif 1

Donner le coup d'envoi au projet de réfection du tablier du pont Honoré-Mercier en commençant par la ratification des accords intergouvernementaux et l'attribution de tous les contrats liés à la gestion du projet.

La juridiction du pont Honoré-Mercier est partagée entre les gouvernements fédéral et provincial. La section du pont surplombant la Voie maritime et les bretelles traversant la réserve mohawk de Kahnawake sont de juridiction fédérale et la section du pont qui surplombe le fleuve Saint-Laurent, de juridiction provinciale. Toutefois, la surface de roulement de la partie fédérale du pont, incluant le marquage de même que le système d'éclairage et la signalisation routière sur l'ensemble du pont, sont de juridiction provinciale.

Bien que la juridiction du pont soit divisée entre les gouvernements fédéral et provincial, le partage des travaux suivant des contrats distincts fondés sur la

juridiction et gérés de façon indépendante ne serait pas nécessairement efficace aux plans de la coordination, de la prise de décision et de la planification. Pour cette raison, le ministère des Transports du Québec (MTQ) et PJCCI prévoient un projet unique comprenant deux contrats gérés par la PJCCI.

Le premier de ces contrats (Contrat A) couvre le remplacement du tablier des bretelles d'accès qui traversent la réserve de Kahnawake et des travaux de réparation de la superstructure d'acier sur les sections fédérale et provinciale du pont. Ce contrat a été réservé aux travailleurs de la réserve de Kahnawake. Le deuxième contrat (Contrat B) fera l'objet d'un appel d'offres public et couvrira le remplacement du tablier de la section du pont surplombant la Voie maritime et le fleuve Saint-Laurent.

Deux accords intergouvernementaux ont été signés le 20 juillet 2007, soit un accord tripartite entre le Conseil des Mohawks de Kahnawake, le MTQ et PJCCI, et un accord bipartite relatif au Contrat A entre le MTQ et PJCCI.

Les entrepreneurs de la réserve mohawk ont mis leurs ressources en commun pour

former le Mohawk Bridge Consortium (MBC). Le MBC a déposé une soumission relative au Contrat A et les négociations se sont conclues par l'octroi d'un contrat de quelque 66 M\$ qui couvre également la portion des travaux du MTQ, qui représente quelque 15 %. Les travaux doivent débuter en mai 2008.

Objectif 2

Préparer le plan de communications relatif à la réfection du tablier du pont Honoré-Mercier, y compris les conférences de presse et les rencontres avec les intervenants stratégiques

Un plan de communications a été préparé. En raison de certains retards dans l'attribution du Contrat A, il n'a pas été possible de tenir une conférence de presse en 2007-2008, laquelle a été reportée au printemps 2008. La plupart des principaux intervenants, dont le Conseil des Mohawks de Kahnawake, l'Agence métropolitaine de transport et les représentants de diverses municipalités locales (dont les résidents seront touchés par le projet), ont été rencontrés.

Objectif 3

Consolidation des poutres et des piles de soutien du pont Clément

Le pont Clément est un pont à quatre voies qui relie l'Île-des-Sœurs à l'autoroute Bonaventure. Un contrat de quelque

5,6 millions \$ a été adjugé en 2007 pour le renforcement de sept piles de soutien et l'installation de 14 poutres transversales. En 2007, trois piles de soutien ont été renforcées et six poutres transversales ont été installées. Le reste des travaux devrait être terminé en 2008. La circulation des camions a été interdite sur ce pont jusqu'à la fin des travaux.

Objectif 4

Surveiller et réparer les piles et chevêtres de béton précontraint du pont Champlain

En 2007, PJCCI a poursuivi son programme de réparation et de renforcement de certaines poutres et chevêtres du pont Champlain. Des systèmes de surveillance ont été installés en 2007 et permettent de suivre le comportement en mode continu de certaines poutres et piles.

Objectif 5

Mettre en œuvre les études de faisabilité relatives à la réhabilitation et à l'élargissement de l'autoroute 15 afin de décongestionner la circulation et déterminer les scénarios de réparation les plus pertinents pour la réfection du pont de l'Île-des-Sœurs

PJCCI reconnaît que le corridor du pont Champlain-autoroute 15 est l'une des artères routières les plus congestionnées de Montréal. C'est pourquoi PJCCI

recherche des solutions qui pourraient alléger cette congestion. Une étude de faisabilité a été commandée afin d'examiner les stratégies de réparation possibles de même que la possibilité d'élargir l'autoroute 15 entre la rue Atwater et le pont de l'Île-des-Sœurs, de quatre à six voies, et de coordonner en conséquence la stratégie de réparation pour le remplacement du tablier du pont de l'Île-des-Sœurs. Cette étude de faisabilité a été entreprise à l'automne 2007 et devrait être terminée en mai 2008.

Objectif 6

Mettre en œuvre le programme de gros entretien prévu pour les structures de la PJCCI en 2007-2008

Le programme d'entretien majeur mis en œuvre en 2007-2008 s'inscrit dans le cadre d'un programme pluriannuel de réfection des diverses structures relevant de PJCCI.

Les travaux d'entretien majeurs suivants ont été parachevés en 2007 : réfection de chevêtres et poutres de béton y compris les appareils d'appui sur le pont Champlain; importants travaux de réparation routière sur l'autoroute Bonaventure, dont des réparations locales et la réfection d'un viaduc; consolidation d'un deuxième viaduc, situé sur l'autoroute 15; première phase de travaux de renforcement du pont Clément; poursuite

du programme de réhabilitation des appareils d'appui mobiles au pont Jacques-Cartier; renforcement structural de la bretelle amont du pont Jacques-Cartier (pavillon de l'Île Sainte-Hélène); remplacement des luminaires du pont Jacques-Cartier et installation d'un éclairage de sécurité à l'extrémité de ce pont côté Montréal.

Objectif 7

En matière d'environnement, terminer l'étude hydrogéologique des propriétés contaminées le long de l'autoroute Bonaventure et mettre en œuvre les tests de traitement des eaux et le projet pilote

Des propriétés contaminées gérées par PJCCI depuis 1978 dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, adjacentes au fleuve Saint-Laurent, à Montréal, sont situées sur une partie d'un ancien site d'enfouissement exploité par la Ville de Montréal, de 1866 à 1966. PJCCI a commandé une étude hydrogéologique, parachevée au printemps 2007. Il n'a pas été jugé utile de mener à ce stade-ci des essais de traitabilité des eaux puisque le Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites a mené des essais de traitabilité exhaustifs éliminant ainsi la nécessité de reproduire ces tests. Un projet pilote par PJCCI a été suspendu eu égard au plan d'action envisagé par PJCCI pour le confinement et le traitement des eaux souterraines du site.



Le pont international de la Voie maritime vu de Cornwall



c) La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Les objectifs stratégiques clés établis par la direction de la CPIVM et le conseil dans le cadre du plan d'entreprise pour 2007-2008 étaient les suivants :

Objectif 1

Améliorer la sûreté et la sécurité

Cet objectif a été partiellement atteint. Les clôtures de sécurité ont été installées du côté américain du pont du chenal sud. Des caméras de surveillance ont été installées pour surveiller la circulation et les activités sur les bretelles d'accès au poste de péage. Les caméras de surveillance des voies du péage ont été mises à niveau. Un bouclier pare-balles a été

installé pour protéger les zones du pipeline de gaz naturel, qui pourrait être sujet à des tirs. Le Plan d'action en cas d'urgence ou de crise de la Société a été mis à jour.

Au cours des deux dernières années, la CPIVM a participé activement aux négociations avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne (CMA) en vue de l'établissement d'un accord relatif à l'utilisation et à l'administration des laissez-passer pour le pont. Ces négociations ont eu lieu dans le cadre des négociations en vue d'un accord relatif à la construction d'un pont du chenal nord et à la relocalisation du poste de péage. La CPIVM et

la SPFL n'ont pas été en mesure d'obtenir un accord avec le CMA. D'autres options pour améliorer l'environnement de péage, tel un déplacement à l'extérieur de l'île de Cornwall, ont été explorées.

La CPIVM évolue dans un environnement changeant où les agences veillant au respect de la loi sont limitées quant au niveau de soutien qu'elles peuvent apporter. Cela a été démontré à l'occasion de l'occupation du corridor d'accès au péage dans le cadre de la journée nationale d'action, le 29 juin 2007. Les percepteurs de péage de la CPIVM ont reçu l'instruction d'évacuer la traversée après que des tirs d'armes à feu aient

eu lieu lorsque la police a tenté de contrer l'érection de barricades sur l'accès routier. Les barricades ont été érigées de jour et les installations de la Société ont été sous le contrôle des manifestants pendant plusieurs heures. Outre le traumatisme vécu par ses employés, la société a dépensé un total de 86 000 \$ en lien avec ces activités. Des drapeaux de protestation sont toujours en place sur la travée du chenal nord.

La CPIVM a préparé un dessin conceptuel de la propriété et de la clôture de sécurité pour la zone située près du pont du chenal sud et du complexe des douanes canadiennes. Le dessin a été utilisé pour

présenter la question de la clôture au cours des rencontres avec le CMA à propos du remplacement du pont du chenal nord et des améliorations au corridor. Toutefois, les représentants du CMA semblent s'opposer à l'installation de clôtures et de barrières. La CPIVM a donc différé toute action à ce sujet. La question du clôturage sera traitée dans le cadre de l'évaluation environnementale du nouveau poste de péage et des installations d'inspection commerciale de l'ASFC. Entre-temps, il n'y a aucune barrière physique empêchant les véhicules de quitter la route et de contourner les douanes canadiennes en franchissant plusieurs propriétés.

Objectif 2

Gérer les risques liés à la sécurité sur la traversée du chenal nord en attendant son remplacement

Cet objectif a été atteint. Le personnel d'entretien de la CPIVM a exécuté toutes les activités d'entretien que la CPIVM avait prévues pour cette structure. Elles comprennent : l'inspection physique du dessous de la chaussée le long de l'avenue Brookdale; la réparation à pleine profondeur des parties de trois dalles de béton; des réparations sur la surface du pont; ainsi que des vérifications quotidiennes de la chaussée.

En outre, un projet de construction destiné à réparer six dalles de béton a été exécuté et l'approche nord a été repavée.

Objectif 3

Appuyer les propriétaires en coordonnant et en gérant les travaux de repavage du pont du chenal sud

Cet objectif a été atteint en substance. Les gestionnaires de la CPIVM ont travaillé avec l'équipe de négociation de la SPFL afin de passer en revue un document d'entente qui comprend une annexe relative à l'administration des laissez-passer pour le pont. Le conseil de la CPIVM a approuvé les dispositions de la politique de l'Annexe et cette partie de l'entente semble être conclue. Les gestionnaires de la CPIVM ont participé aux réunions des intervenants et au développement des plans conceptuels. La CPIVM a également produit un énoncé des besoins relatifs à la relocation de l'immeuble du poste de péage, des services administratifs et des services d'entretien. Le travail de conception détaillé sera effectué après qu'une évaluation environnementale de ces travaux et du complexe des douanes canadiennes aura été faite.

Objectif 4

Assurer la coordination des opérations dans le cadre des activités de construction

Cet objectif a été atteint quant aux activités de construction importantes qui ont lieu du côté américain de la traversée, quant au déplacement du carrefour giratoire de l'autoroute 37 et à la construction d'un nouveau port d'entrée. La CPIVM a participé activement à l'examen du tracé de la route, ce qui a permis d'y apporter des améliorations importantes. La CPIVM reçoit les procès-verbaux des réunions relatives aux projets courants afin de garantir que les activités de traversée ne soient pas affectées.

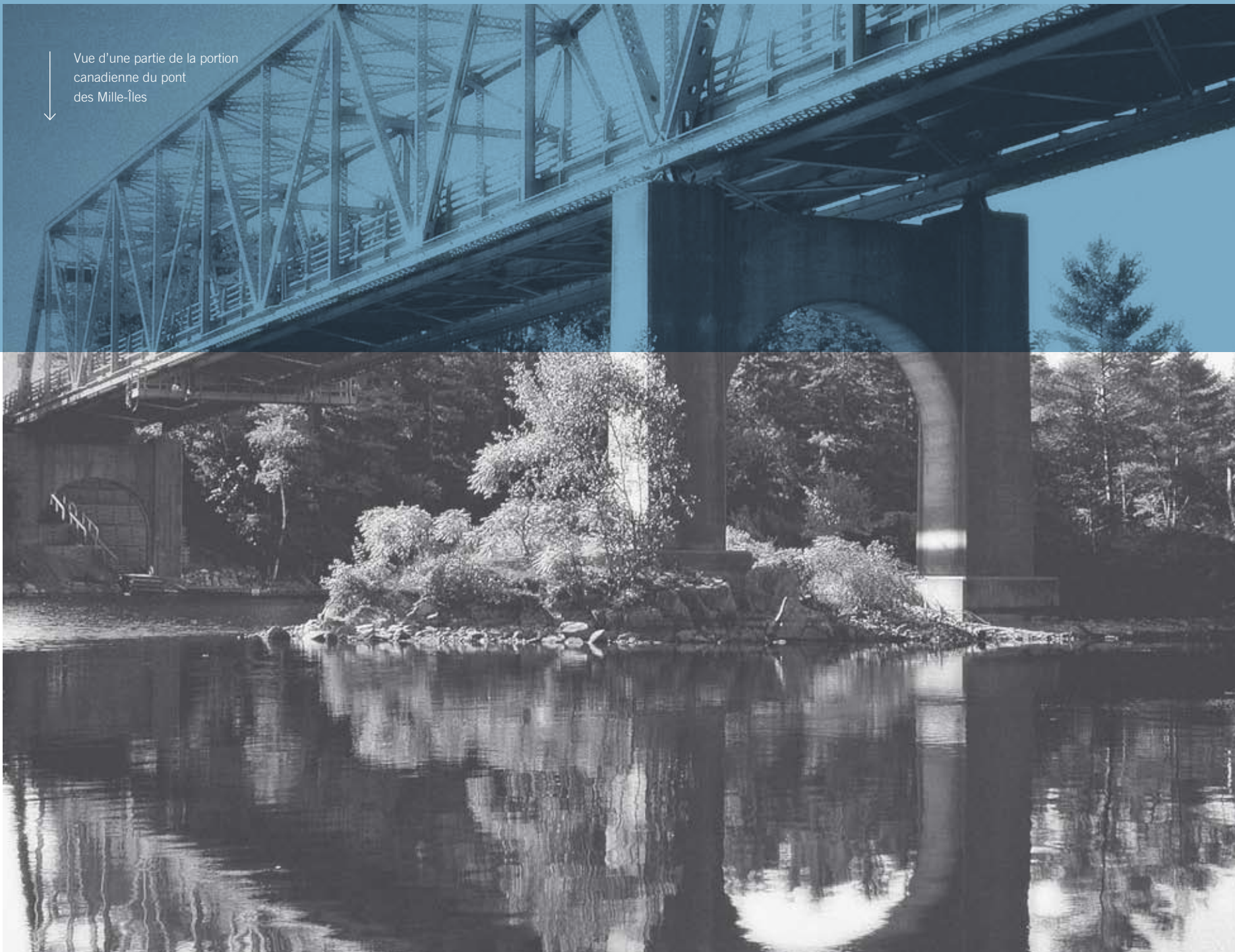
Aucune autre activité de construction importante n'a requis de la coordination.



Suite à la réfection complète du pont Honoré-Mercier (2008-2011), une nouvelle piste cyclable reliera Ville LaSalle et Kahnawake.



Vue d'une partie de la portion
canadienne du pont
des Mille-Îles



Débat et analyse de gestion

Ce débat et cette analyse de gestion est présenté afin de permettre au lecteur d'évaluer les changements matériels quant à l'état financier et aux résultats opérationnels de la Société pendant l'année terminée le 31 mars 2008, en comparaison aux périodes correspondantes.

Ce débat et cette analyse devraient être lus en même temps que 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.



↑ Travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier en 2001-2002 qui serviront de modèle pour le projet de réfection du pont Honoré-Mercier.



↑ Le pont des Mille-Îles

Vue d'ensemble

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) possède et contrôle certaines des traverses les plus importantes et les plus stratégiques au Canada. Pendant l'exercice 2007-2008, la Société a terminé avec succès sa neuvième 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. La nomination d'une nouvelle

présidente et première dirigeante, en date du 31 mars 2008, va contribuer à renforcer les pratiques de gouvernance et de gestion. Une attention particulière à la sécurité routière, à la sécurité des traverses, au service des clients et à la protection de l'environnement sont tous 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.

Évènements d'importance 2007-2008

La réhabilitation du pont Honoré-Mercier

En juin 2006, le Conseil du Trésor approuvait un montant de 85 millions \$ pour les travaux de réfection du pont Honoré-Mercier (montant révisé à la hausse à 135 millions \$). Le début des travaux de remplacement du tablier est prévu sur le pont à l'été 2008 pour se terminer à l'automne 2011.

corridor sur l'île de Cornwall ont reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour un montant de 75 millions \$ en 2006. La SPFL prévoit lancer un appel d'offres pour les services de conception du pont. On s'attend à ce que la construction du nouveau pont commence au milieu de l'été 2009, et les travaux sur l'île de Cornwall s'étendraient de 2009 à 2011.

Examen spécial

Le remplacement du pont du chenal nord

Le projet de remplacement du pont du chenal nord, liant la ville de Cornwall à l'île de Cornwall, et les améliorations au

Au cours de l'année, le Bureau du vérificateur général du Canada a procédé à un examen spécial de La SPFL et de ses filiales. Le rapport final a été reçu en septembre 2008 et la Société entend prendre toutes les mesures

nécessaires à la suite des recommandations d'améliorations qui seront émises dans le rapport.

Évaluation environnementale à Sault Ste. Marie

En 2007, la SPFL a pris l'initiative de solliciter et d'octroyer un programme d'évaluation environnementale pour l'amélioration et l'expansion des installa-

tions douanières. Cette initiative nécessite des sommes du gouvernement fédéral afin de satisfaire les nouveaux besoins ainsi que les améliorations aux installations existantes. À la fin mars 2008, toutes les réunions publiques ont été tenues et une solution de rechange acceptable a été choisie afin de finaliser le rapport d'évaluation environnementale pour la fin mai 2008.

Résultats financiers

Revenu net – Vue d'ensemble en un coup d'œil

- Revenus de 15 235 millions \$, en hausse de 1 217 millions \$, ou 8,68 % par rapport à l'année 2007.
- Dépenses de 42 865 millions \$, en baisse de 3 716 millions \$ ou 8,0 % par rapport à l'année 2007.
- Perte avant le financement du gouvernement de 27 629 millions \$, en baisse de 4 934 millions \$ par rapport à l'année 2007.
- Bénéfice net de 2 731 millions \$, en hausse de 2 405 millions \$ par rapport à l'année 2007.

Le bénéfice net était de 2 731 millions \$, comparé à 0 325 millions \$ en 2007.

L'augmentation du bénéfice net est en grande partie attribuable aux résultats des opérations au pont des Mille-Îles qui ont augmenté de 1 138 millions \$ pendant l'année. Cette hausse est attribuable à une augmentation de 7 % du trafic non commercial ainsi qu'à une majoration des péages. Les dépenses administratives ont aussi diminué de 880 millions \$ durant l'année.

La diminution de 4 934 millions \$ de la perte avant le financement du gouvernement est principalement attribuable à une diminution des dépenses d'entretien de 2 487 millions \$, provenant principalement de la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.



↑ Tunnel de Melocheville

Revenus – Vue d'ensemble en un coup d'œil

- Péages de 5 118 millions \$, en hausse de 453 milliers \$ ou 9,71 % par rapport à l'année 2007.
- Baux et permis de 4 799 millions \$, semblables à l'année dernière.
- Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles de 4 157 millions \$, en hausse de 724 milliers \$ ou 21,1 % par rapport à 2007.
- Gain sur cession d'immobilisations en hausse de 26 milliers \$ par rapport à l'année antérieure.
- Intérêt de 1 033 millions \$, en hausse de 100 milliers \$ ou 10,7 % par rapport à l'année 2007.

Les revenus totaux sont de 15 235 millions \$, une augmentation de 8,68 % par rapport à l'année 2007. L'augmentation est le résultat d'un accroissement des péages à tous les endroits ainsi qu'une reprise dans les opérations au pont des Mille-Îles.

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 provenant des péages se sont améliorés à tous les endroits principalement en raison d'un

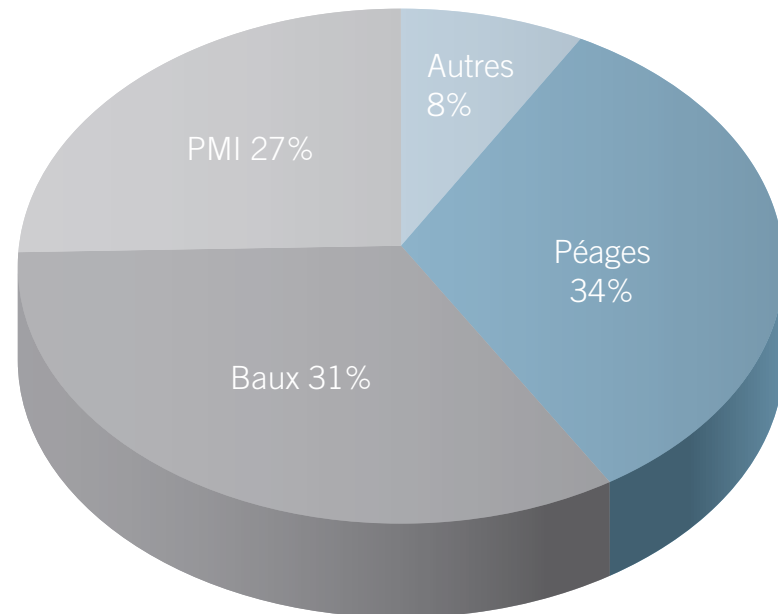
accroissement de l'achalandage non commercial.

Les revenus des baux et permis de 4 799 millions \$ sont comparables aux 4 812 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 légèrement.

Les revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles s'élèvent à 4 157 millions \$ en 2008, une augmentation de 724 milliers ou 21,1 % par rapport à l'exercice financier précédent. L'augmentation est principalement le résultat d'une amélioration du trafic non commercial jumelée à une hausse des tarifs.

Les revenus d'intérêt sont de 1 033 million \$, une augmentation de 10,7 % grâce aux 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 (34 %), des baux (31 %) et de l'exploitation du pont des Mille-Îles (27 %).



Poste de péage au pont international de la Voie maritime



Dépenses – Vue d'ensemble en un coup d'œil

- L'entretien de 21 748 millions \$, en baisse de 2 487 millions \$ ou 10,26 % par rapport à 2007.
- Dépenses de fonctionnement de 4 991 millions \$, semblables à l'année dernière.
- Frais d'administration de 7 166 millions \$, en baisse de 880 milliers \$ ou 10,94 %.
- Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles de 2 358 millions \$, en baisse de 414 millions \$ ou 14,94 % par rapport à 2007.
- Amortissement en hausse de

0 18 milliers \$ par rapport à l'année antérieure.

Les dépenses totales sont de 42 865 millions \$, une diminution de 8,0 % par rapport à 2007. La diminution est principalement le résultat d'une réduction de 2 487 millions \$ des coûts d'entretien et d'une diminution de 880 milliers \$ des dépenses administratives.

Les dépenses d'entretien provenant pour la plupart de la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, expliquent 50 % de toutes les dépenses. Bien que cette année la diminution est

surtout dans la catégorie des dépenses d'entretien majeur, nous envisageons qu'elles continueront à être importantes à 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 considérable par rapport à l'exercice financier précédent.

Les frais d'administration de 7 166 millions \$ expliquent 17 % de toutes les dépenses.

Les dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles sont de 2 358 millions \$ en 2008, une diminution de 414 milliers \$ ou 14,94 % par rapport à l'exercice précédent. La diminution est attribuable en partie à la force du dollar canadien ainsi qu'à une réduction des projets d'entretien.

Améliorations aux immobilisations

Les améliorations aux immobilisations, représentant les coûts nécessaires pour améliorer les ponts, les bâtiments et toute autre infrastructure ont été de 6 813 millions \$ pendant l'année en cours comparés à 5 765 millions \$ pendant l'exercice budgétaire 2006-2007.

Les projets principaux sont ceux de l'ingénierie et de la construction aux ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de l'amélioration du système de sécurité au pont des Mille-Îles.

Modifications comptables

Le 1^{er} avril 2007, la Société a adopté prospectivement les nouvelles normes contenues dans les chapitres 1506 « Modifications comptables », 1530 « Résultat étendu », 3251 « Capitaux propres », 3855 « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation » et 3861 « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA).

Le chapitre 3855 requiert que la Société classifie tous ses actifs financiers dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente ou comme prêts et créances. Les actifs financiers détenus à des fins de transactions ou disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur alors que ceux détenus jusqu'à leur échéance et les prêts et créances

doivent être évalués à leur coût après amortissement, selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Ces nouvelles normes requièrent aussi que la Société classifie tous ses passifs financiers dans l'une ou l'autre des catégories suivantes : détenus à des fins de transaction ou autres passifs financiers. Tous les passifs financiers doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sauf ceux classés comme détenus à des fins de transaction qui doivent être évalués à la juste valeur.

Le chapitre 3855 exige aussi que tous les dérivés, incluant les dérivés qui peuvent être incorporés dans des clauses contractuelles, soient présentés au bilan à la juste valeur, sauf lorsqu'ils satisfont les critères d'exemption mentionnés au Manuel de l'ICCA. La Société a révisé tous ses contrats importants en date du 1^{er} avril 2007. Aucun dérivé incorporé n'a été détecté. La Société ne détenait aucun instrument financier dérivé au 31 mars 2008. L'impact financier de l'adoption de nouvelles normes comptables en 2007 et 2008 n'est pas important.

Le chapitre 1530 requiert la présentation d'un nouvel état appelé « État consolidé du résultat étendu » qui doit indiquer le résultat net de la période et les autres éléments du résultat étendu. Le résultat étendu est défini comme étant toute variation des capitaux propres, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu sont des produits des charges, des gains et pertes qui, conformément aux sources premières de principes comptables généralement

reconnus (PCGR), sont comptabilisés dans le résultat étendu, mais exclus du résultat net.

Le chapitre 3861 remplace l'ancien chapitre 3860 et exige plus d'informations à fournir sur la nature des instruments financiers qu'une entité utilise et la mesure dans laquelle elle les utilise, les objectifs visés par leur utilisation, les risques associés aux instruments financiers et les politiques mises en œuvre par la direction pour contrôler ces risques. Il comporte aussi de nouvelles exigences de présentation des conventions comptables sur les instruments financiers et sur leurs justes valeurs. L'adoption du chapitre 3861 a un effet sur la présentation, mais n'a eu aucun impact sur les montants.

Le chapitre 1506 requiert que lorsqu'une entité n'a pas appliqué une nouvelle source première de PCGR publiée dans le Manuel de l'ICCA mais non encore entrée en vigueur, l'entité doit le mentionner dans ses états financiers et fournir des informations connues ou pouvant être raisonnablement estimées concernant l'évaluation de l'impact possible de l'application de la nouvelle source de principes comptables généralement reconnus sur les états financiers de l'entité au cours de la première période d'application. À cet effet, la Société doit mentionner les changements comptables futurs suivants :

Le nouveau chapitre 1535 « Informations à fournir concernant le capital » établit des normes pour la fourniture d'informations sur le capital de l'entité et la façon dont il est géré. Les nouveaux chapitres 3862 « Instruments financiers – informa-

tions à fournir » et 3863 « Instruments financiers – présentation » remplacent le chapitre 3861 et modifient et augmentent les exigences en matière d'informations à fournir sur les instruments financiers, mais reprennent telles quelles les exigences en matière de présentation des instruments financiers. Ces nouveaux chapitres accordent une importance accrue aux informations à fournir à l'égard de la nature et de l'ampleur des risques découlant des instruments financiers et à la façon dont l'entité gère ces risques. Ces nouvelles exigences prennent effet pour les exercices financiers commençant le 1^{er} octobre 2007 ou après : donc au 1^{er} avril 2008 dans le cas de la Société. La Société étudie présentement ces nouvelles exigences et, à ce stade, ne prévoit pas qu'elles auront un impact important sur ses états financiers.

Normes internationales d'information financière (IFRS)

En janvier 2006, le Conseil des normes comptables (CNC) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a adopté une stratégie de convergence des principes comptables généralement reconnus canadiens et des normes internationales d'information financière (IFRS). Les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes, y compris les sociétés d'État fédérales, devront adopter les IFRS pour la fin de 2011 pour les entreprises dont l'exercice financier se termine en décembre.

La Société évalue présentement l'impact du passage aux IFRS sur ses états financiers. L'adoption des IFRS par la Société devra être complétée pour le 31 mars 2012.

Rétrospective financière des cinq derniers exercices (non vérifiée - pour l'exercice terminé le 31 mars)

(en milliers de dollars)	2008	2007	2006	2005	2004
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	4 157	3 433	4 099	4 537	4 278
Baux et permis	4 799	4 812	4 839	4 913	4 851
Péages	5 118	4 665	4 827	5 329	5 169
Intérêts	1 032	932	635	263	639
Autres	129	176	5 511	(89)	146
	15 235	14 018	19 911	14 953	15 083
Dépenses					
Entretien	21 748	24 235	20 468	22 282	26 904
Fonctionnement	4 991	5 108	4 900	5 389	5 872
Administration	7 166	8 046	7 361	7 422	7 690
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	2 358	2 772	2 516	2 706	2 009
Amortissement	6 601	6 420	5 794	6 002	5 843
	42 864	46 581	41 039	43 801	48 318
Perte avant le financement public	(27 629)	(32 563)	(21 128)	(28 848)	(33 235)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 963	28 535	24 586	25 944	30 622
Amortissement du financement en capital reporté	4 409	4 357	3 628	3 397	3 382
Remise au Trésor	–	–	(6 074)	–	–
Part des actionnaires sans contrôle	(12)	(4)	(21)	(26)	(50)
Bénéfice net (perte nette)	2 731	325	991	467	719

Certains chiffres ont été reclassés pour fins de présentation.

↓ Le pont Champlain



Ponts et infrastructures de transport



↑ L'estacade du 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 2007-2008, 59,4 millions de véhicules ont traversé le 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-

Sœurs jusqu'à la digue Nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement

utilisée par le public comme piste cyclable.



↑ 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 2007-2008, 35,8 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.



↑ 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 l'arrondissement Lasalle sur l'Île de Montréal et le territoire mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

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 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.

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 2007-2008, 30 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 mètres de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

En 2007-2008, 4,6 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

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 intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue

entre La Société des ponts fédéraux limitée et le Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

En 2007-2008, 2,586 millions de véhicules l'ont emprunté.



↑ Le pont international de la Voie maritime

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 2007-2008, 2,121 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.



↑ Le pont international des Mille-Îles

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

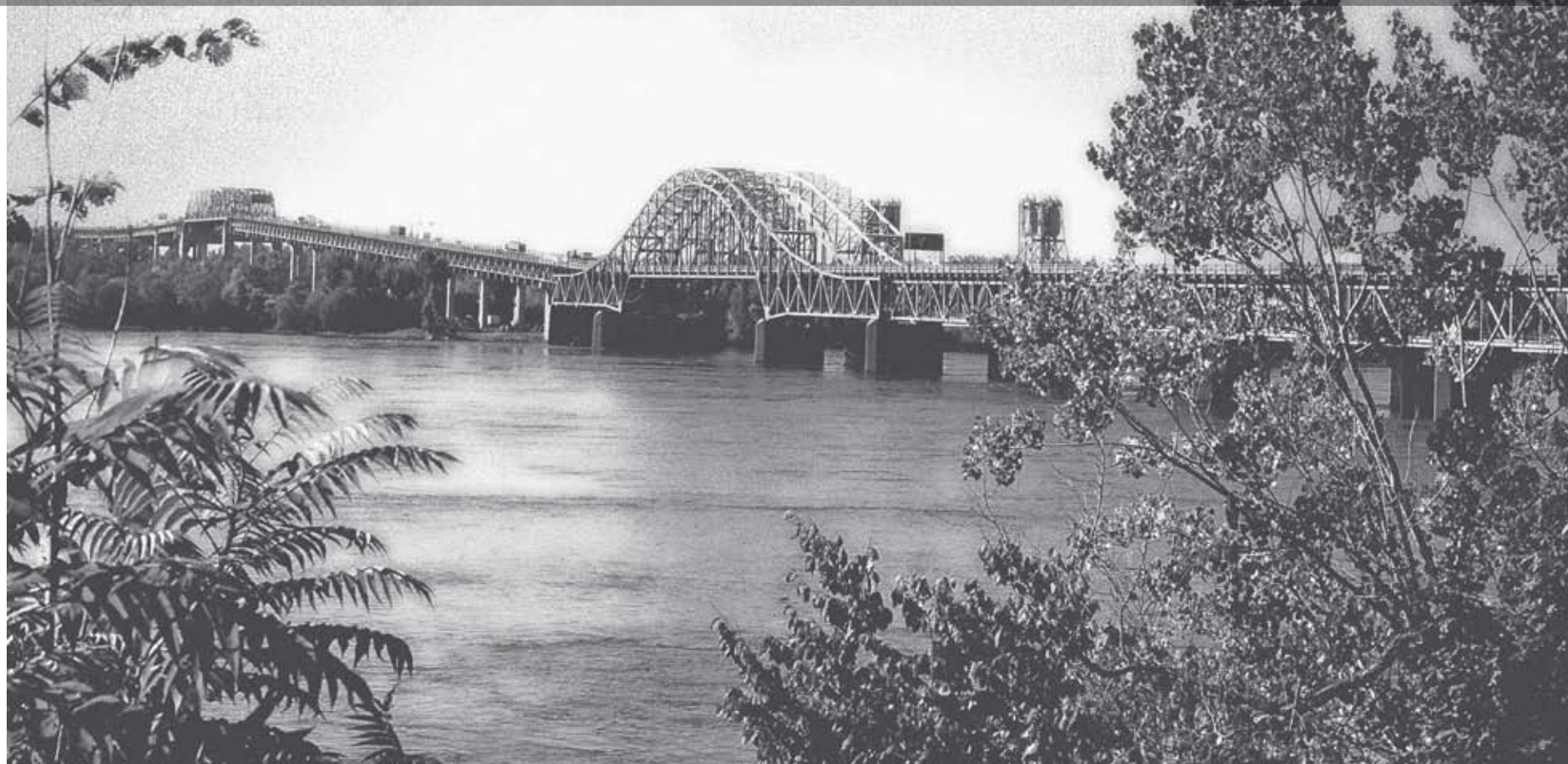
kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens passant par l'autoroute américaine 75 et la route Transcanadienne.

En 2007-2008, 1,915 millions de véhicules ont traversé le pont international de Sault Ste. Marie



↑ Le pont international de Sault Ste. Marie

↓
La réfection complète du pont Honoré-Mercier
débutera en 2008 et se terminera en 2011.



Direction et états financiers

La Société des ponts fédéraux Limitée	44
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	46
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	48
La Société du pont de la Rivière Ste Marie	50
États financiers consolidés	53

La Société des ponts fédéraux Limitée

(au 31 mars 2008)

Conseil d'administration et principaux 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.

Conseil d'administration

Arthur Hamilton¹
Président

Normand Brochu²
Vice-président

Deborah Tropea³
Administratrice

Administrateur
vacant

Cadres supérieurs

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante
(depuis le 31 mars 2008)

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

Glenn W. Hewus
Vice-président principal, Ingénierie
et Construction

André Girard
Vice-président, Communications

Gérard Lalonde
Directeur, Services administratifs
et trésorier

Robin Rensby
Directeur principal, Ressources
humaines

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et Construction



Comités du conseil d'administration de la SPFL

Comité de vérification

Deborah Tropea, *Présidente*

Arthur Hamilton, *Membre*

Normand Brochu, *Membre*

Norman B. Willans, *Secrétaire*

Gérard Lalonde, *Trésorier SPFL*

Comité de gouvernance d'entreprise

Arthur Hamilton, *Président*

Deborah Tropea, *Membre*

Yvon Bourget, *Membre de PJCCI*
(*Président du Comité de gouvernance de PJCCI*)

John Kroon, *Membre de CPIVM*
(*Président du Comité de gouvernance de CPIVM*)

Robin Rensby, *Secrétaire*

Norman B. Willans, *Avocat-conseil et secrétaire*

Comité des ressources humaines

Normand Brochu, *Président*

Arthur Hamilton, *Membre*

Robin Rensby, *Membre*

Norman B. Willans, *Membre*

Comité de gestion des risques

Normand Brochu, *Président*

Arthur Hamilton, *Membre*

Gérard Lalonde, *Secrétaire*

Glenn Hewus, *Membre*

Comité des nominations

Arthur Hamilton, *Président*

Deborah Tropea, *Membre*

Comité sur l'environnement

Glenn Hewus, *Président*

Glen P. Carlin, *Membre*

Hendrik Saaltink, *Membre*

Gérard Lalonde, *Membre*

Ian McPherson, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

Bill Moulton, *Membre*

Sylvie Lefebvre, *Secrétaire*

Norman B. Willans, *Membre*

Thye Lee, *Membre*

Robert G. Horr III, *Membre*

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(au 31 mars 2008)

Conseil d'administration et principaux dirigeants

Conseil d'administration

Yvon Bourget, *Président*
(depuis le 19 mars 2008)

Clément Côté, *Président*
(jusqu'au 19 mars 2008)

Normand Brochu, *Administrateur*

Paul Kefalas, *Administrateur*

Denise Hébert, *Administratrice*

Cadres supérieurs

Glen P. Carlin, *Directeur général*

Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil*
Secrétaire de la Société (jusqu'au
22 février 2008)

Denise Hébert, *Secrétaire*
de la Société
(depuis le 22 février 2008)

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*
(jusqu'au 20 septembre 2007)

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion

René Therrien, *Président*
(jusqu'au 20 septembre 2007)

Normand Brochu, *Président*
(depuis le 28 septembre 2007)

Yvon Bourget, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de suivi pour le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier

René Therrien, *Président*
(jusqu'au 20 septembre 2007)

Normand Brochu, *Président*
(depuis le 28 septembre 2007)

Yvon Bourget, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion du risque

Glen P. Carlin, *Président*

Sylvie Lefebvre, *Secrétaire*

Guy Mailhot, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

Comité des ressources humaines

Denise Hébert, *Présidente*

Clément Côté, *Membre*

Normand Brochu, *Membre*

Clément Poulin, *Membre d'office*

Sommaire financier

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(en dollars)	2008	2007
Exploitation		
Produits		
Baux et permis	797 627	773 312
Intérêts	130 957	121 916
Autres sources	101 831	40 615
Charges		
Entretien	19 465 953	21 941 953
Fonctionnement	3 733 259	3 690 222
Administration	3 795 464	3 781 982
Amortissement des immobilisations corporelles	5 095 456	4 984 696
Perte avant le financement du gouvernement	(31 059 717)	(33 463 010)
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	25 865 589	28 174 163
Crédit parlementaire pour les charges reliées au dossier environnemental	–	225 450
Amortissement de l'aide en capital reportée	4 350 592	4 299 010
Perte nette	(843 536)	(764 387)
Bilan		
Actif à court terme	9 496 480	10 903 188
Passif à court terme	6 304 964	7 711 672
Immobilisations corporelles	138 988 508	139 506 492
Avantages sociaux futurs	834 608	801 052
Obligations environnementales	1 000 000	1 000 000
Aide en capital reportée	129 571 773	129 939 826
Avoir de l'actionnaire	10 773 643	10 957 130
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	788 096	(2 664 162)
Activités d'investissement	(4 577 472)	(4 826 774)
Activités de financement	4 642 588	4 826 774
Augmentation (diminution) de la trésorerie	853 212	(2 664 162)

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

(au 31 mars 2008)

Conseil d'administration et principaux 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*

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 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*

Salvatore 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)	2008	2007
Exploitation		
Revenus		
Péages	4 161 575	3 924 857
Location	138 638	142 728
Investissements	137 876	101 948
Autres	9 495	8 750
Dépenses		
Entretien	1 367 080	1 363 149
Perception des péages	892 721	772 050
Administration	916 961	927 752
Amortissement	166 653	156 594
Bénéfice net	1 104 169	958 738
Bilan		
Actif à court terme	3 831 018	3 171 129
Passif à court terme	571 048	1 141 921
Immobilisations	925 983	917 881
Réparations importantes reportées	90 353	123 541
Avantages sociaux futurs	294 997	288 453
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	3 965 309	2 766 177
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	1 206 875	1 218 579
Activités d'investissement	-1 322 334	-239 858
Activités de financement	-497 419	-403 052
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	-612 878	575 669

La société du pont de la Rivière Ste Marie

(au 31 décembre 2007)

Conseil d'administration et principaux dirigeants

Conseil d'administration

James McIntyre, *Président*

Helen Gillespie, *Administratrice*

Alexander Harry, *Vice-président*

Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Rick Talvitie, *Administrateur*

Lorie Bottos, *Administrateur
et secrétaire-trésorier*

Mary Trbovich, *Administratrice*

Sommaire financier

La société du pont de la Rivière Ste Marie

(en dollars)	2007	2006
Exploitation		
Revenus		
Péages	3 037 246	2 702 532
Baux et permis	275 277	297 544
Investissements	143 653	130 745
Autres	137 026	91 270
Dépenses		
Entretien	1 448 125	1 317 576
Perception des péages	810 672	845 960
Administration	890 171	770 531
Amortissement	460 434	395 172
Bénéfice net	(16 200)	(107 148)
Bilan		
Actif à court terme	4 223 187	3 629 364
Passif à court terme	1 370 415	941 291
Immobilisations	7 921 713	8 157 194
Aide en capital reportée	428 413	486 540
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	8 521
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	10 344 572	10 348 706
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	929 924	259 320
Activités d'investissement	(212 113)	(393 681)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	717 811	(134 361)

États financiers consolidés

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	54
Rapport de la vérificatrice général	55
Bilan consolidé	56
État consolidé des résultats et du résultat étendu	57
État consolidé des bénéfices non répartis	58
État consolidé des flux de trésorerie	59
Notes afférentes aux états financiers consolidés	60
Bureaux corporatifs	78

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.



Micheline Dubé

Présidente et première dirigeante

Le 13 juin 2008 (le 20 novembre 2008 pour la note 2b)



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Rapport du vérificateur

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 2008 et les états consolidés des résultats et du résultat étendu, des bénéfices non répartis 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 2008 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, à l'exception du changement apporté aux modalités d'application du traitement comptable des instruments financiers expliqué à la note 3 afférente aux états financiers consolidés, 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,

Régent Chouinard, CA
 directeur principal

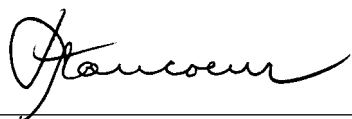
Ottawa, Canada

Le 13 juin 2008 (le 20 novembre 2008 pour la note 2b)

Bilan consolidé 31 mars 2008

(en dollars)	2008	2007 (redressé note 2)
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	11 901 227	10 672 121
Placements à court terme (note 5)	13 174 214	12 926 971
Créances	1 449 917	1 181 228
Avance au coentrepreneur (note 6)	440	248 710
Intérêts courus à recevoir	33 467	95 450
Frais payés d'avance	225 008	302 878
Montant à recevoir du Canada	6 533 794	7 576 118
	33 318 067	33 003 476
À long terme		
Immobilisations corporelles (note 7)	169 648 595	169 438 157
	202 966 662	202 441 633
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	7 509 628	9 503 355
Produits reportés	652 045	583 800
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	7 248	10 866
	8 168 921	10 098 021
À long terme		
Dépôt de client	100 000	100 000
Dû au coentrepreneur (note 6)	1 370 263	1 322 782
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 8)	-	8 521
Avantages sociaux futurs (note 11)	1 332 072	1 245 355
Obligation environnementale (note 15 b)	1 000 000	1 000 000
Aide en capital reportée (note 9)	130 000 186	130 426 366
Part des actionnaires sans contrôle	806 309	794 286
	134 608 830	134 897 310
	142 777 751	144 995 331
Engagements (note 14)		
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré	1	1
1 action	1	1
Capital d'apport	53 664 379	53 664 379
Bénéfices non répartis	6 524 531	3 781 922
	60 188 911	57 446 302
	202 966 662	202 441 633

Approuvé par le Conseil
d'administration :



Claude Francoeur, *administrateur*



Debbie Tropea, *administratrice*

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

État consolidé des résultats et du résultat étendu

Exercice terminé le 31 mars 2008

(en dollars)	2008	2007 (redressé note 2)
Produits		
Péages	5 118 034	4 664 961
Baux et permis	4 799 274	4 811 695
Produits d'exploitation du pont international des Mille-Îles (note 10)	4 156 590	3 433 054
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	2 633	(24 011)
Intérêts	1 032 687	932 293
Autres	126 239	199 560
	15 235 457	14 017 552
Charges		
Entretien	21 747 511	24 234 719
Fonctionnement	4 991 124	5 107 580
Administration	7 165 819	8 045 501
Charges d'exploitation du pont international des Mille-îles (note 10)	2 358 032	2 772 412
Amortissement	6 602 420	6 420 391
	42 864 906	46 580 603
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(27 629 449)	(32 563 051)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	25 963 296	28 534 813
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 9)	4 408 719	4 357 137
	30 372 015	32 891 950
Bénéfice avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	2 742 566	328 899
Quote-part des actionnaires sans contrôle	(12 023)	(3 537)
Bénéfice net et résultat étendu	2 730 543	325 362

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

État consolidé des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 mars 2008

(en dollars)	2008	2007 (redressé note 2)
Solde au début de l'exercice	3 781 922	2 628 161
Correction de la participation dans la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie (note 2 a)	-	(51 020)
Correction de la comptabilisation relative au pont international Sault Ste-Marie et de la quote-part des actionnaires sans contrôle (note 2 b)	-	879 419
Ajustement par suite de l'adoption des nouvelles normes comptables (note 3)	12 066	-
Solde au début de l'exercice redressé	3 793 988	3 456 560
Bénéfice net et résultat étendu	2 730 543	325 362
Solde à la fin de l'exercice	6 524 531	3 781 922

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

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 mars 2008

(en dollars)	2008	2007 (redressé note 2)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	2 730 543	325 362
Éléments hors trésorerie		
Variation de la juste valeur des placements	(70 656)	-
Amortissement des immobilisations corporelles	6 602 420	6 420 391
Perte (gain) sur cession d'immobilisations	(2 633)	24 011
Amortissement de l'aide en capital reportée	(4 408 719)	(4 357 137)
Diminution du montant à recevoir à long terme du Canada	-	2 625 809
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	86 717	140 832
Quote-part des actionnaires sans contrôle	12 023	3 537
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 12)	(763 724)	(2 780 831)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	4 185 971	2 401 974
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements à court terme	(12 772 497)	(12 607 976)
Cession de placements à court terme	12 607 976	14 306 721
Acquisition d'immobilisations corporelles	(6 812 858)	(5 764 644)
Cession d'immobilisations corporelles	2 633	9 120
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(6 974 746)	(4 056 779)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du dû au coentrepreneur	47 481	287 312
Augmentation de l'aide en capital reportée	3 982 539	3 317 947
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(12 139)	(10 314)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	4 017 881	3 594 945
Augmentation de l'encaisse	1 229 106	1 940 140
Encaisse au début de l'exercice	10 672 121	8 731 981
Encaisse à la fin de l'exercice	11 901 227	10 672 121

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

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 mars 2008

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 le pont international 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 en 1998.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 90,67 % des actions avec droits de vote et de participation en circulation de La Société du pont de la Rivière Ste Marie pour un montant de 1 360 \$.

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, La Société du pont de la Rivière Ste Marie, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres produits d'exploitation et de crédits parlementaires.

2. Corrections d'erreurs des exercices antérieurs

Au cours de l'exercice, la Société a corrigé rétroactivement son pourcentage de participation dans la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie (note 2 a) ainsi que la comptabilisation relative au pont international Sault Ste-Marie acquis par la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie (note 2 b) de la façon suivante :

a) Correction du pourcentage de sa participation dans la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie

La Société a corrigé rétroactivement son pourcentage de participation dans la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie pour refléter sa participation de 90,67 % dans les actions avec droits de vote et de participation en circulation de la société La Société du pont de la Rivière Ste Marie et a redressé les états financiers des exercices antérieurs. Cette modification a entraîné une diminution du solde au début de l'exercice du 31 mars 2007 des bénéfices non répartis de 51 020 \$ ainsi qu'une augmentation de la part des actionnaires sans contrôle de 51 020 \$. De plus, cette correction a entraîné une augmentation des bénéfices non répartis de 707 \$ ainsi qu'une diminution de la quote-part des actionnaires sans contrôle de 707 \$ à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu pour l'exercice terminé le 31 mars 2007. Le pourcentage de 90,67 % représente 136 actions détenues par La Société des ponts fédéraux Limitée sur les 150 actions émises par la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie.

b) Correction de la comptabilisation relative au pont international Sault Ste-Marie acquis par la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie

La filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie avait acquis en 2000 le pont international Sault Ste-Marie pour une contrepartie de 2 \$. La Société avait par erreur comptabilisé dans ses états financiers consolidés du 31 mars 2002 le coût et l'amortissement cumulé du pont pour des montants respectifs de 7 571 477 \$ et 4 953 008 \$; également, lors de la préparation des états financiers consolidés de la Société au 31 mars 2002, le coût du pont a été diminué de 2 993 313 \$ afin de rétablir la valeur comptable du pont à 2 \$. De plus, les états financiers consolidés de la Société ont tenu compte annuellement d'une charge d'amortissement calculée sur le coût initial du pont depuis la date d'acquisition de ce dernier par la filiale; la Société a corrigé rétroactivement l'amortissement cumulé comptabilisé en trop depuis cette date. Cette correction a entraîné une augmentation du coût net des ponts et routes de 1 097 360 \$, une augmentation du solde au début de l'exercice du 31 mars 2007 des bénéfices non répartis de 879 419 \$ ainsi qu'une augmentation de la part des actionnaires sans contrôle de 72 883 \$. Cette correction a aussi entraîné une diminution de la charge d'amortissement de l'exercice 2007 de 145 058 \$, une augmentation de la quote-part des actionnaires sans contrôle de 13 534 \$ à l'état des résultats et du résultat étendu pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 ainsi qu'une augmentation des bénéfices non répartis de 131 524 \$.

Sommaire des deux corrections d'erreurs 2 a) et 2 b) :

Au 31 mars 2007, la part des actionnaires sans contrôle a augmenté de 136 730 \$, le coût net des ponts et routes a augmenté de 1 097 360 \$, le solde au début de l'exercice des bénéfices non répartis a augmenté de 828 399 \$ et le bénéfice net et résultat étendu de l'exercice 2007 a augmenté de 132 231 \$.

Les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 ont été redressés comme suit pour refléter les deux corrections d'erreurs précisées dans les notes 2 a) et 2 b) :

(en dollars)	2007 (Avant redressement)	2007 (Redressement)	2007 (Après redressement)
Bilan consolidé			
Immobilisations corporelles – ponts et routes			
Coût	295 514 072	(4 578 164)	290 935 908
Immobilisations corporelles – ponts et routes			
Amortissement cumulé	141 920 284	(5 675 524)	136 244 760
Part des actionnaires sans contrôle	657 556	136 730	794 286
État consolidé des résultats et du résultat étendu			
Amortissement	6 565 449	(145 058)	6 420 391
Quote-part des actionnaires sans contrôle	9 290	(12 827)	(3 537)
État consolidé des bénéfices non répartis			
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	2 628 161	828 399	3 456 560
Bénéfice net et résultat étendu	193 131	132 231	325 362
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	2 821 292	960 630	3 781 922

3. Modifications comptables

a) Adoption des nouvelles normes comptables

Le 1^{er} avril 2007, la Société a adopté prospectivement les nouvelles normes contenues dans les chapitres 1506 « Modifications comptables », 1530 « Résultat étendu », 3251 « Capitaux propres », 3855 « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation » et 3861 « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA).

Chapitre 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation »

Le chapitre 3855 requiert que la Société classe tous ses actifs financiers dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente ou comme prêts et

créances. Les actifs financiers détenus à des fins de transactions ou disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur alors que ceux détenus jusqu'à leur échéance et les prêts et créances doivent être évalués à leur coût après amortissement, selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Ces nouvelles normes requièrent aussi que la Société classe tous ses passifs financiers dans l'une ou l'autre des deux catégories suivantes : détenus à des fins de transaction ou autres passifs financiers. Tous les passifs financiers doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sauf ceux classés comme détenus à des fins de transaction qui doivent être évalués à la juste valeur.

La Société a établi le classement suivant :

L'encaisse, les bons du Trésor, certains certificats de dépôt et les obligations garanties sont classés comme détenus à des fins de transaction et sont maintenant présentés à la juste valeur; ils étaient présentés au coût dans les états financiers précédents.

Certains certificats de dépôt sont classés comme détenus jusqu'à leur échéance et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les créances, l'avance au coentrepreneur et les intérêts courus à recevoir sont classés comme prêts et créances, et sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins la provision pour créances douteuses.

Les créditeurs, le dépôt de client et le dû au coentrepreneur sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Le chapitre 3855 exige aussi que tous les dérivés, incluant les dérivés qui peuvent être incorporés dans des modalités de contrat, soient présentés au bilan à la juste valeur, sauf lorsqu'ils rencontrent les critères d'exemption mentionnés dans le *Manuel de l'ICCA*. La Société a révisé ses contrats en date du 31 mars 2008. La Société ne détenait aucun dérivé incorporé au 31 mars 2008. L'impact financier de l'adoption de nouvelles normes comptables en 2007 et 2008 n'est pas important.

Chapitre 1530, « Résultat étendu » et Chapitre 3251, « Capitaux propres »

Le chapitre 1530 requiert la présentation d'un nouvel état appelé « état consolidé du résultat étendu » qui doit indiquer le résultat net de l'exercice et les autres éléments du résultat étendu. Le résultat étendu est défini comme étant toute variation des capitaux propres, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu sont des produits, des charges, des gains et pertes qui, conformément aux

sources premières de principes comptables généralement reconnus (PCGR), sont comptabilisés dans le résultat étendu, mais exclus du résultat net.

Après avoir déterminé qu'il n'y avait aucun autre élément du résultat étendu à présenter dans ses états financiers, la Société a décidé de rencontrer les nouvelles exigences en modifiant le titre de son état consolidé des résultats qui est devenu l'état consolidé des résultats et du résultat étendu et en modifiant le nom du poste bénéfice net qui est devenu bénéfice net et résultat étendu. Le chapitre 3251 comporte des changements en corrélation avec le chapitre 1530. L'adoption du chapitre 1530 et des changements corrélatifs du chapitre 3251 n'a eu aucun impact sur les montants.

Chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentations »

Le chapitre 3861 remplace l'ancien chapitre 3860 et exige de fournir plus d'information sur la nature des instruments financiers qu'une entité utilise et la mesure dans laquelle elle les utilise, les objectifs visés par leur utilisation, les risques associés aux instruments financiers et les politiques mises en œuvre par la direction pour contrôler ces risques. Il comporte aussi de nouvelles exigences de présentation des conventions comptables sur les instruments financiers et sur leurs justes valeurs. L'adoption du chapitre 3861 a eu un effet sur la présentation, mais n'a eu aucun impact sur les montants.

b) Modifications comptables futures

Chapitre 1506, « Modifications comptables »

Le chapitre 1506 requiert que lorsqu'une entité n'a pas appliqué une nouvelle source première de PCGR publiée dans le *Manuel de l'ICCA* mais non encore entrée en vigueur, l'entité doit le mentionner dans ses états financiers et fournir des informations connues ou pouvant être raisonnablement estimées concernant l'évaluation de l'impact possible de l'application de la nouvelle source de PCGR sur les états financiers de l'entité au cours de la première période d'application. À cet effet, la Société doit mentionner les changements comptables futurs suivants :

Chapitre 1535 « Informations à fournir concernant le capital » et chapitres 3862 et 3863 « Instruments financiers »

Le nouveau chapitre 1535 « Informations à fournir concernant le capital » établit des normes pour la présentation d'informations sur le capital de l'entité et la façon dont il est géré. Les nouveaux chapitres 3862 « Instruments financiers – informations à fournir » et 3863 « Instruments financiers – présentation » remplacent le chapitre 3861 et modifient et augmentent les exigences en matière d'informations à fournir sur les instruments financiers, mais reprennent telles qu'elles les exigences en matière de présentation des instruments financiers. Ces nouveaux chapitres accordent une importance accrue aux informations à fournir à l'égard de la nature et de l'ampleur des risques découlant des instruments financiers et à la façon dont l'entité gère ces risques. Ces nouvelles exigences prennent effet pour les exercices ouverts à compter du 1er octobre 2007 : donc au 1er avril 2008 dans le cas de la Société. La Société étudie présentement ces nouvelles exigences et, à ce stade, ne prévoit pas qu'elles auront un impact important sur ses états financiers.

Normes internationales d'information financière (IFRS)

En janvier 2006, le Conseil des normes comptables (CNC) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a adopté une stratégie de convergence des principes comptables généralement reconnus canadiens et des normes internationales d'information financière (IFRS). Les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes, y compris les sociétés d'État fédérales, devront adopter les IFRS pour la fin de 2011 pour les entreprises dont l'exercice financier se termine en décembre.

La Société évalue présentement l'impact du passage aux IFRS sur ses états financiers. L'adoption des IFRS par la Société devra être complétée pour le 31 mars 2012.

4. Sommaire des principales conventions comptables

Les présents états financiers consolidés sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

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 90,67 %, La Société du pont de la Rivière Ste Marie, ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, de la participation dans sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée. L'exercice de sa filiale en propriété exclusive ainsi que celui de sa coentreprise se terminent le 31 mars alors que celui de sa filiale, La Société du pont de la Rivière Ste Marie, se termine le 31 décembre. Toutes les transactions et soldes inter-compagnies ont été éliminés aux états financiers consolidés.

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 charges sur ses produits relativement à l'exploitation est présenté à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu. À ce titre, les charges d'exploitation n'incluent pas l'amortissement, ni la variation du passif 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 charges de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les mesures d'atténuation découlant des obligations environnementales sont comptabilisées selon la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs des coûts les plus probables à engager.

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

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

Ponts et routes	2 % - 7 %
Travaux de réfection	5 % - 10 %
Améliorations de 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 produits provenant des péages sont constatés au moment de leur perception lorsque les véhicules franchissent les postes de péage.

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

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

Les produits financiers sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et plus spécifiquement de la façon suivante :

- Les produits d'intérêts, à l'exception du produit d'intérêts sur les actifs financiers détenus à des fins de transaction, sont calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif
- Les produits d'intérêts sont comptabilisés à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu au poste intérêts peu importe le classement de l'actif financier afférent.
- L'ajustement à la juste valeur sur les actifs financiers détenus à des fins de transaction est comptabilisé à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu au poste intérêts.

e) Avantages sociaux futurs

Indemnités de départ

À la cessation d'emploi, les employés de la Société, de sa filiale en propriété exclusive et de sa coentreprise ont droit à des indemnités déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces avantages sont versés 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 pour ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les indemnités sont constituées.

Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, 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 produits et les charges de 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) Obligation environnementale

Lorsque nous estimons 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.

5. 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 soit détenus jusqu'à échéance ou détenus à des fins de transaction 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 2008 (3,75 % à 5,16 % en 2007). Les termes à courir sont en moyenne de 174 jours (162 jours en 2007).

(en dollars)	2008	2007
Placements détenus jusqu'à leur échéance		
Certificats de dépôt (juste valeur de 1 408 368 \$ en 2008 et de 1 073 745 \$ en 2007)	1 375 000	1 055 119
Placements détenus à des fins de transaction		
Bons du Trésor (juste valeur de 10 294 243 \$ en 2007)	10 226 418	10 286 143
Certificats de dépôt (juste valeur de 931 080 \$ en 2007)	999 317	1 266 713
Obligations garanties (juste valeur de 331 062 \$ en 2007)	573 479	318 996
Total	13 174 214	12 926 971

6. Avance et dû au coentrepreneur

L'avance et le dû au coentrepreneur portent intérêt à des taux variant de 2,57 % à 4,39 % (2,84 % à 4,1 % en 2007) et sont remboursables sur demande. Le dû a été présenté à long terme, car aucun remboursement n'est prévu au cours du prochain exercice. Au 31 mars 2008, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

7. Immobilisations corporelles

(en dollars)	2008			2007
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
Terrains	4 234 733	-	4 234 733	4 234 733
Ponts et routes	292 775 919	142 190 838	150 585 081	154 691 148
Véhicules et matériel	7 447 192	5 480 585	1 966 607	2 217 194
Bâtiments	5 288 285	3 067 139	2 221 146	2 221 624
Améliorations des ponts et des infrastructures	1 109 142	1 063 965	45 177	61 771
Projets en voie de réalisation	9 595 851	-	9 595 851	5 005 441
Obligation environnementale (note 15 b)	1 000 000	-	1 000 000	1 000 000
Matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	58 245	58 245	-	6 246
	321 509 367	151 860 772	169 648 595	169 438 157

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont international 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.

8. Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition

(en dollars)	2008	2007
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	7 248	19 387
Versements exigibles à court terme	7 248	10 866
Versements exigibles à long terme	-	8 521

9. Aide en capital reportée

(en dollars)	2008	2007
Solde au début de l'exercice	130 426 366	131 465 556
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	3 982 539	3 317 947
Amortissement	(4 408 719)	(4 357 137)
Solde à la fin de l'exercice	130 000 186	130 426 366

10. Revenus et dépenses d'exploitation du pont international des Mille-îles

Ces produits et ces charges représentent la quote-part des résultats d'exploitation de la portion canadienne du pont international des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et Thousand Islands Bridge Authority.

11. 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 s'établissent comme suit :

(en dollars)	2008	2007
Société	673 312	654 400
Employés	253 121	264 158

b) Indemnités de départ

La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale, Les Ponts 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 informations utiles à l'égard de ce régime sont les suivantes :

(en dollars)	2008	2007
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 505 258	1 405 308
Coût des services rendus au cours de l'exercice	229 672	443 604
Indemnités versées au cours de l'exercice	(118 012)	(343 654)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 616 918	1 505 258
Tranche à court terme incluse dans les créditeurs	(284 846)	(259 903)
Tranche à long terme	1 332 072	1 245 355

12. Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement

(en dollars)	2008	2007
Diminution (augmentation) des créances	(268 689)	412 631
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur (note 6)	248 270	(47 184)
Diminution des intérêts courus à recevoir	61 983	24 843
Diminution des frais payés d'avance	77 870	202 344
Diminution (augmentation) du montant à recevoir du Canada	1 042 324	(3 674 167)
Augmentation (diminution) des créditeurs	(1 993 727)	284 126
Augmentation des produits reportés	68 245	16 576
Variation nette	(763 724)	(2 780 831)

13. Opérations entre apparentés

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les présents états financiers, la Société est apparentée, par voie de propriété commune, à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. 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 312 835 \$ (304 825 \$ en 2007) auprès des apparentés. Au 31 mars 2008, la Société a inscrit des créances de 246 835 \$ (239 000 \$ en 2007) des apparentés.

14. 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 2009 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, de contrats d'approvisionnement, de contrats d'entretien, d'ententes de services professionnels et de baux, à verser une somme de 11 843 510 \$ jusqu'en 2012. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

(en dollars)	
2009	10 072 306
2010	1 199 782
2011	478 313
2012	93 109
2013	-

15. Éventualités

- a) Dans le cours normal de ses 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 et une charge sont comptabilisés 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 études et des tests de toxicité des eaux souterraines de ces 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 en cours. Le coût des mesures d'atténuation à mettre en place ne peut actuellement faire l'objet d'une estimation précise et la responsabilité pour 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 de 1 000 000 \$ au 31 mars 2008 (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 mesures d'atténuation, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la Société. Compte tenu de ce qui précède, une provision de 1 000 000 \$ a été comptabilisée dans les états financiers.

16. Travaux majeurs de réfection

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. 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 est fondé sur une estimation effectuée par un consultant dans le cadre d'une étude de faisabilité. Toutefois, cette estimation a été revue à la hausse et un montant de 50 millions de dollars a été prévu au budget fédéral de février 2008. Au 31 mars 2008, le coût total estimatif s'élève à 148 millions de dollars. Une demande supplémentaire de 13 millions de dollars sera effectuée au Conseil du Trésor si nécessaire. Les travaux de remplacement du tablier devraient débiter sur le pont au cours du printemps 2008 et se terminer à l'automne 2011.

17. Objectifs et politique en matière de gestion des risques financiers

Objectifs et politique en matière de gestion des risques financiers

La Société est exposée à divers risques financiers qui résultent à la fois de son exploitation et de ses activités d'investissement. La gestion des risques financiers est effectuée par la direction de la Société.

La Société ne conclut pas de contrats visant des instruments financiers, incluant des dérivés, à des fins spéculatives.

Risque de taux d'intérêt

Les dépôts à terme, l'avance et le dû au coentrepreneur et l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition portent intérêt à taux fixe et exposent donc la Société au risque de variation de la juste valeur découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

La Société n'utilise pas de dérivés financiers pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt.

18. Juste valeur des instruments financiers

La valeur aux livres des créances, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, des créateurs et de la tranche à court terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition se rapproche de leur juste valeur, car leurs échéances respectives sont à court terme.

La juste valeur des certificats de dépôt a été établie selon le dernier cours acheteur.

La juste valeur du montant dû au coentrepreneur ne diffère pas de façon importante de sa valeur aux livres.

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

19. 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, entretenir 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 à titre amovible et 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. Au moment 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 les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la filiale, ou au choix du propriétaire, celui-ci les 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, aucun passif lié à la mise hors service de cette immobilisation n'a été constaté au 31 mars 2008.

- 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.

20. Participation dans la coentreprise Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Les états financiers consolidés de la Société englobent 50 % des actifs, passifs, produits et charges de la coentreprise La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée.

(en dollars)	2008	2007
Actifs		
Court terme	1 915 509	1 585 565
Long terme	508 168	520 711
Passifs		
Court terme	285 524	570 961
Long terme	2 138 153	1 535 315
Résultats		
Produits	2 223 792	2 089 142
Charges	2 223 792	2 089 142
Bénéfice net	-	-
Flux de trésorerie		
Activités d'exploitation	603 438	609 290
Activités d'investissement	(661 167)	(119 929)
Activités de financement	(248 710)	(201 526)

21. Chiffres correspondants

Certains chiffres de 2007 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.pjcci.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) K0E 1L0
Téléphone : 315-482-2501
Télécopieur : 315-482-5925
www.tibrige.com

La Société du pont de
la Rivière Ste Marie

Case postale 580
Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1
Téléphone : 705-759-5400
Télécopieur : 705-759-5405