

Rapport annuel

2008-2009

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

*Ouvert à la circulation en juillet 1934, il y a 75 ans,
le tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal est en cours
de remplacement dans le cadre d'un projet de trois ans.*

Rapport annuel
2008-2009

Table des matières

Message de la présidente et première dirigeante	4
Statut d'entreprise et actifs	8
Gouvernance	9
Relation avec les filiales	10
Mandat	12
Vision	14
Valeurs	14
Partenariat	14
Examen opérationnel	16
Rendement par rapport aux objectifs stratégiques	22
Rapport de gestion	32
Ponts et infrastructures de transport	40
Direction et états financiers	44



Message de la
présidente et première
dirigeante

Chaque année, plus de 35 millions de véhicules empruntent le pont Jacques-Cartier qui relie le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud.



Micheline Dubé, *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 PLUS DE 67 MILLIARDS \$ EN MARCHANDISES TRANSITENT SUR LES STRUCTURES DE LA SPFL. CES DERNIÈRES SE RETROUVENT AINSI PARMIS LES PLUS ACHALANDÉES EN AMÉRIQUE DU NORD. CES STRUCTURES JOUENT UN RÔLE PRIMORDIAL EN RELIANT LES TRANSPORTS ET LE RÉSEAU ÉCONOMIQUE CANADIEN AU MONDE ENTIER.

Les principales responsabilités de la Société sont de garantir que les structures de ses ponts sont sécuritaires et efficaces et qu'elle puisse disposer de ressources financières suffisantes pour effectuer les dépenses en immobilisations que suppose ce mandat. La sécurité du trafic et des traversées, le service à la clientèle et la protection de l'environnement constituent également des priorités pour la SPFL et ses filiales.

Le ralentissement économique fait en sorte que la Société a d'importants défis stratégiques et tactiques à relever dans ses opérations. Parmi ceux-ci : 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 volume de circulation sur la capacité

des infrastructures; la diminution du trafic sur d'autres ponts, qui entraîne une baisse des revenus de péage; enfin, le vieillissement des infrastructures qui exige des sommes d'argent plus importantes pour les immobilisations et l'entretien. La SPFL a élaboré une série de stratégies afin de relever ces défis et continuera à 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 leur valeur.

Cette année a été marquée par des progrès dans les principaux projets entrepris par la SPFL. Des négociations fructueuses menées par notre filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) avec le Conseil Mohawk de Kahnawake ont permis de démarrer le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal. À Akwesasne, les négociations avec le Conseil Mohawk ont progressé dans le cadre du projet de remplacement du pont du chenal Nord à Cornwall et la SPFL a bon espoir qu'une entente sera signée en 2009-2010. Au total, le coût de ces deux projets est estimé à plus de 250 millions \$.

De plus, la SPFL est sur le point d'obtenir l'autorisation gouvernementale visant le financement des travaux d'amélioration des installations douanières du pont international de Sault Ste. Marie. Une équipe d'ingénieurs, d'architectes et de planificateurs ont conçu de nouvelles installations qui leur permettront de composer avec les volumes de circulation en croissance ainsi qu'avec les nouveaux systèmes et nouvelles technologies de prédédouanement. Pour faciliter ce projet, la SPFL a demandé et obtenu une approbation en vue d'acquérir les actions en circulation de sa filiale en propriété non exclusive, la Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM) et a mis en œuvre une entente d'exploitation relative aux traversées internationales à Sault Ste. Marie. La SPFL prévoit acquérir 100 % des actions de la SPRSM en 2009-2010, ce qui ferait de cette dernière une filiale à propriété exclusive.

En septembre 2008, la vérificatrice générale a complété son plus récent examen spécial de la Société, couvrant une période de cinq ans,

et a noté deux lacunes importantes. Premièrement, les importantes dépenses en immobilisations qui devront bientôt être engagées dans le cadre de projets liés à plusieurs ponts de Montréal posent une menace à la viabilité financière de la Société. Le gouvernement a déjà réagi à cette menace en allouant 212 millions \$ de nouveaux fonds pour la mise en œuvre d'un important programme d'entretien de 10 ans pour le pont Champlain en plus d'augmenter les fonds alloués pour les projets du pont Honoré-Mercier et de l'Île des Sœurs et en injectant 45 millions \$ supplémentaires pour les nouvelles installations douanières de Sault Ste. Marie. De plus, PJCCI a été mandatée pour mener une étude de faisabilité visant à évaluer les coûts et bénéfices que représenterait la construction d'un nouveau pont Champlain comparativement au maintien des travaux de réparation du corridor existant. Cette étude est réalisée conjointement avec le gouvernement du Québec dans le cadre d'une entente de partage des coûts. Associer un nouveau pont à un système de transport public efficace exigerait un important processus de planification et de coordination qui reporterait de 8 à 10 ans la mise en service du pont une fois que sa construction aurait été décidée.

Deuxièmement, la vérificatrice générale a noté qu'un manque de supervision des activités de SPFL et de ses filiales de la part de la société mère avait entraîné des lacunes dans la gouvernance de la Société et que ce manque de supervision était causé principalement par la structure organisationnelle. La SPFL a donné suite à cette observation en faisant appel au Conseil du Trésor du Canada et à ses services d'expert reconnu depuis plus de 20 ans en matière de bonnes pratiques de gouvernance, afin qu'il examine la structure organisationnelle actuelle de la Société et lui soumette des suggestions en vue de l'améliorer. La SPFL utilisera les recommandations du Conseil du Trésor pour élaborer en 2009-2010 une proposition visant à améliorer la gouvernance de la Société qui sera soumise au gouvernement pour approbation.

D'ici là, la Société continuera à mettre en œuvre les pratiques de meilleure gouvernance qui relèvent de son autorité, à savoir : modifier les responsabilités du président du conseil de la Société et du conseil d'administration de manière à assurer la bonne gouvernance après le



Vue du pont Honoré-Mercier, de la rive de Montréal.

partage des postes effectué en 2007; le rôle des conseils de direction et des gestionnaires des filiales de la Société est en cours de clarification; tous les règlements administratifs et toutes les politiques de la Société sont mis à jour; les demandes d'informations faites auprès du Conseil d'administration seront évaluées en fonction du risque et seront acheminées au complet et dans les délais prévus; l'expérience et les compétences manquantes seront établies lorsque le conseil d'administration infor-

mera le gouvernement d'un prochain poste à pourvoir; tous les conseils d'administration évalueront régulièrement leur rendement conformément aux pratiques de meilleure gouvernance; et les directeurs recevront une formation d'initiation suivie d'une formation continue. Toutes ces mesures permettront à la SPFL de mieux appuyer le gouvernement fédéral dans sa gestion des ponts nationaux et internationaux.

Statut d'entreprise et actifs

AYANT SON SIÈGE SOCIAL 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 COMPRENENT 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 en Ontario. L'exploitation de ce pont n'est toutefois pas assurée par une filiale de la Société, mais relève plutôt, en vertu de l'entente binationale, de la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une société américaine.

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 le biais d'une liste soumise au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Lorsque la SPRSM

sera désignée propriétaire exclusive, une nouvelle entente entrera en vigueur et la JIBA sera renommée la Sault Ste. Marie Bridge Authority.

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)

Gouvernance

EN TANT QUE SOCIÉTÉ D'ÉTAT, LA SPFL RELÈVE DU RÉGIME DE LA RESPONSABILISATION ÉNONCÉ DANS LA PARTIE X DE LA *LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES*. LA SOCIÉTÉ EST ADMINISTRÉE PAR UN CONSEIL D'ADMINISTRATION COMPOSÉ D'UN PRÉSIDENT ET DE TROIS AUTRES DIRECTEURS QUI SONT NOMMÉS PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL SUR UNE RECOMMANDATION DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS (LE MINISTRE RESPONSABLE). LE CONSEIL MÈNE SES ACTIVITÉS CONFORMÉMENT AUX PRINCIPES DE MEILLEURE GOUVERNANCE QUI PRÉVALENT DANS LES SECTEURS PUBLIC ET PRIVÉ ET SES MEMBRES AGISSENT À TITRE DE GARDIENS DE LA SOCIÉTÉ.

Une nouvelle présidente et chef de la direction a été nommée en février 2008 et agit comme principal lien entre le conseil d'administration et la direction de la SPFL. Le poste de président du conseil d'administration est devenu vacant en août 2008 et un membre du conseil a été nommé pour agir à titre de président. Depuis, le conseil d'administration est formé d'un président par intérim et de deux autres membres.

Conformément aux pratiques de bonne gouvernance, les comités du conseil veillent à ce que les mesures et initiatives importantes soient examinées attentivement avant que l'ensemble du conseil les passe en revue. Deux comités bien établis (gouvernance et vérification) existent dans les secteurs de la vérification, de la gestion du risque, de la gouvernance, de l'environnement et des ressources humaines. Ces comités ont également la responsabilité d'examiner et de recommander les nominations et renouvellements de mandat au conseil et aux conseils des filiales.

Le régime de vérification fait appel à des vérificateurs externes et internes. Le Bureau du vérificateur général du Canada procède à une vérification annuelle des comptes de la SPFL pour s'assurer que les états financiers correspondent fidèlement à la situation financière de la Société et à ses résultats d'exploitation et que ses opérations sont conformes à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Cela inclut la tenue d'un examen spécial tous les cinq ans, le dernier ayant été effectué en 2008, afin de s'assurer que les biens sont protégés et contrôlés; que les ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de façon adéquate; et que les opérations de la Société sont réalisées efficacement. La vérification interne aide la SPFL à atteindre ses objectifs en lui fournissant une méthode systématique et rigoureuse pour évaluer et améliorer l'efficacité de sa gestion des risques et de ses procédures de contrôle et de gouvernance.



Le pont international situé entre Sault Ste. Marie (Ontario) et Sault Ste. Marie (Michigan).

Relation avec les filiales

La relation avec les filiales suppose l'harmonisation du statut juridique de ces filiales qui sont des entités juridiques distinctes (par opposition aux directions générales) avec le besoin d'assurer la conformité et l'alignement stratégique de ces entités avec les objectifs de la Société. Les orientations stratégiques de la SFPL sont établies par le biais de son mandat, des politiques gouvernementales et de la lettre d'attentes du ministre responsable. En conformité avec les pratiques qui prévalent dans les secteurs public et privé, le président de la SFPL achemine les lettres d'attentes tous les ans à ses filiales afin de leur donner un aperçu

des rôles et responsabilités que supposent ces orientations stratégiques. Ces lettres servent d'entente entre la SPFL et ses filiales, et couvrent notamment les attentes en matière de rendement, les questions de politique publique et les priorités en matière de stratégie. Les filiales ont la responsabilité de produire des rapports sur leurs opérations au conseil de direction qui examinera les résultats et prendra les mesures appropriées.

On trouvera un résumé du portefeuille de la Société dans le tableau suivant.

	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	STATUT	GESTION / EXPLOITATION
Grand Montréal	<p>Pont Jacques-Cartier</p> <p>Pont Champlain</p> <p>Estacade du pont Champlain</p> <p>Partie fédérale du pont Honoré-Mercier</p> <p>Partie fédérale de l'autoroute Bonaventure</p> <p>Tunnel de Melocheville</p>	<p>Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)</p> <p><i>Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)</i></p>	<p>Filiale en propriété exclusive</p> <p>(100 % des actions détenues par la SPFL)</p>	<p>PJCCI</p>
Cornwall	<p>Pont international de la voie maritime</p>	<p>Corporation du pont international de la voie maritime Ltée (CPIVM)</p> <p><i>Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)</i></p>	<p>Filiale en propriété exclusive</p> <p>(100 % des actions détenues par la SPFL)</p>	<p>CPIVM</p> <p>(au nom de propriétaires canadiens et américains)</p>
Sault Ste. Marie	<p>Pont international de Sault Ste. Marie</p>	<p>Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM)</p> <p>(Loi du Parlement)</p>	<p>Filiale de moins de 100 %</p> <p>(91,7 % des actions détenues par la SPFL)</p> <p>Les autres actions sont détenues par les directeurs et par la Ville de Sault Ste. Marie</p>	<p>International Bridge Administration (IBA – une entité administrative relevant du ministère des Transports de l'État du Michigan)</p> <p>Joint International Bridge Authority (JIBA)</p>
Mille-Îles	<p>Pont international des Mille-Îles</p>	<p>The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA – incorporée dans l'État de New York)</p>	<p>Pas une filiale</p> <p>La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada</p> <p>Entente d'exploitation avec la TIBA</p>	<p>TIBA</p> <p>(société américaine)</p>

Mandat

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (SPFL) A ÉTÉ CRÉÉE EN 1998 PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA DANS LE BUT D'ASSURER SA SUPERVISION ET SON OBLIGATION DE RENDRE COMPTE QUANT AUX PONTS RELEVANT DE SON AUTORITÉ ET POUR FOURNIR UNE ORIENTATION STRATÉGIQUE AUX EXPLOITANTS D'OUVRAGE QUI SONT SOUS SA JURISDICTION. SA MISSION EST DE FOURNIR LE NIVEAU LE PLUS ÉLEVÉ D'INTENDANCE AFIN DE GARANTIR QUE LES STRUCTURES DE SES PONTS SONT SÉCURITAIRES ET EFFICACES POUR LES UTILISATEURS. LA MISSION DE LA SOCIÉTÉ 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.

Ce mandat confère un statut unique à la SPFL : parmi toutes les entités fédérales responsables de l'exploitation des ponts, la seule société d'État créée expressément à titre de société mère chargée de la supervision et de l'orientation stratégique des exploitants d'ouvrages relevant de sa responsabilité, dans des secteurs tels que :

- La gouvernance;
- La gestion du risque;
- 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 lien 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



Vue de la travée à cinq voies du pont Jacques-Cartier avec le trottoir à droite et la piste cyclable au fond à gauche, en direction de Montréal.

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) Avec l'autorisation du gouverneur en conseil, louer à quiconque des terrains, propriétés ou centrales hydroélectriques qu'elle, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ou Sa Majesté la Reine

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.



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, une filiale de la Société, offre quotidiennement depuis de nombreuses années une voie réservée pour accommoder le transport en commun en sens inverse de la circulation de pointe au pont Champlain

Vision

La SPFL est la seule agence ayant la capacité de construire, gérer et exploiter son portefeuille de ponts fédéraux et les structures qui leur sont associées, notamment les installations douanières, afin qu'ils demeurent sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs.

Valeurs

La direction et le personnel de la SPFL fondent leurs décisions et leurs actions sur huit valeurs fondamentales :

- Sécurité 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 efficace 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 tel qu'illustré dans le tableau suivant :

	FÉDÉRAL	COMITÉS FÉDÉRAUX/ PROVINCIAUX	PROVINCIAL	AUTRES	É.U. / INTERNATIONAL
La Société des ponts fédéraux Limitée	Conseil privé Secrétariat du Conseil du trésor Transports Canada Finances Canada Agence des services frontaliers du Canada Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien Infrastructures Canada	Sous-comité des communications pour le parachèvement de l'autoroute 30	Ministère des Transports de l'Ontario	Intervenants de l'industrie Chambres de commerce	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	Transports Canada Environnement Canada Travaux publics et Services gouvernementaux Canada		Ministère des Transports du Québec Sûreté du Québec Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec Agence métropolitaine de transport	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	Secrétariat du Conseil du trésor Transports Canada Agence des services frontaliers du Canada Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien Environnement Canada	Groupe de travail des postes frontaliers intelligents (PFI)	Ministère des Transports de l'Ontario Police provinciale de l'Ontario	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	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	Transports Canada Agence des services frontaliers du Canada		Ministère des Transports de l'Ontario Police provinciale de l'Ontario	Intervenants de l'industrie Police	Michigan Department of Transportation
The Thousand Islands Bridge Authority	Agence des services frontaliers du Canada		Ministère des Transports de l'Ontario Police provinciale de l'Ontario	Intervenants de l'industrie Chambres de Commerce sur le « Capital Trade Corridor »	New York State Department of Transportation Homeland Security (incluant l'agence de protection des douanes) General Services Agency Federal Highway Administration

Examen opérationnel

*Le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-
Cartier au début des années 2000 a servi de modèle pour
le projet du pont Honoré-Mercier en cours.*

Passages de véhicules

(en millions)



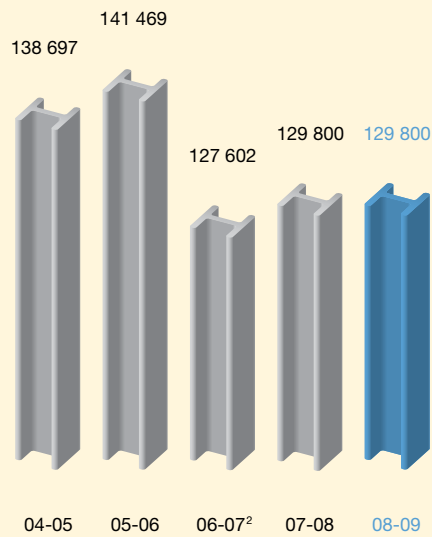
¹ Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de PJCCI

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

³ Comptage de la circulation – Thousand Islands Bridge Authority

⁴ Joint International Bridge Authority – États financiers

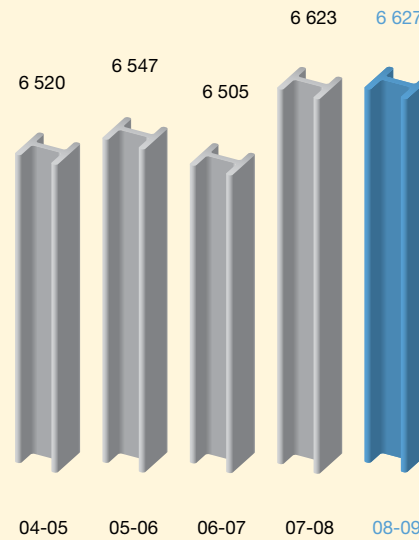
Ouvrages de la région de Montréal¹ (en millions)



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

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

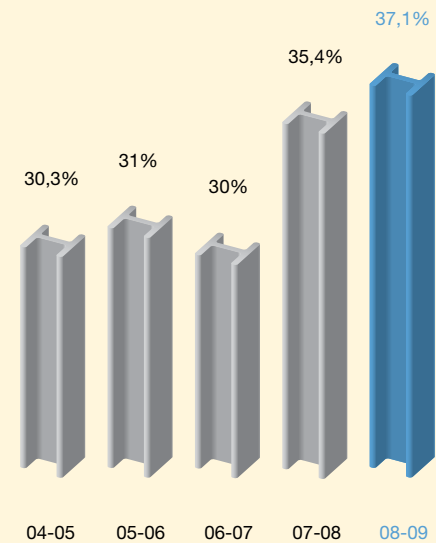
Nombre de passages – ponts internationaux (en millions)



Sources :

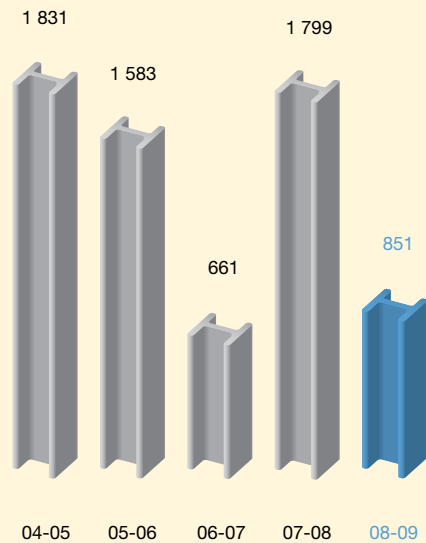
- Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority
- Comptage de la circulation, Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
- Joint International Bridge Authority – Rapport final de vérification pour le pont international, États financiers

Proportion des dépenses couvertes par les revenus pour l'ensemble de nos ouvrages (en pourcentage)



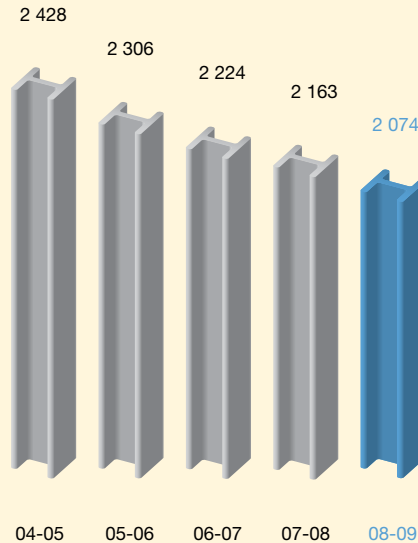
Les revenus générés par la Société sont suffisants pour couvrir approximativement 37 % de toutes les dépenses.

Revenus d'exploitation provenant du Pont international des Mille-Îles (en milliers \$)



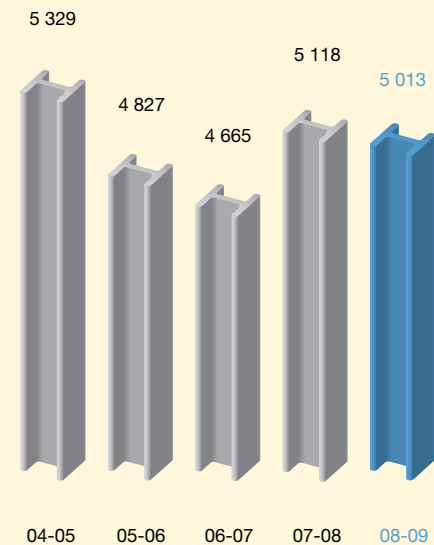
Les revenus d'exploitation relevant des opérations du pont des Mille-Îles se sont améliorés comparativement à l'an dernier en partie grâce à l'augmentation du volume de circulation et à une hausse des tarifs de péage.

Baux et permis (en milliers \$)



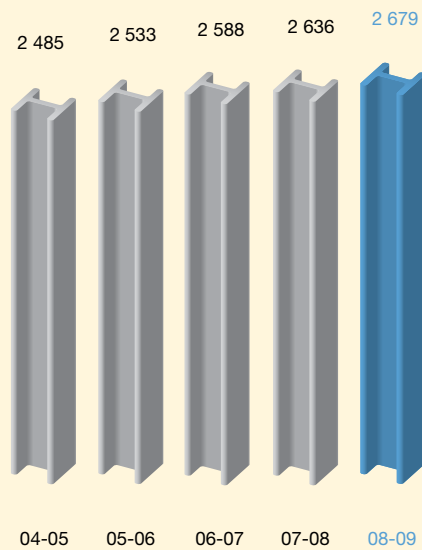
Les revenus des baux et permis, provenant principalement du magasin hors taxes au pont des Mille-Îles, ont décliné au cours des dernières années.

Péages (en milliers \$)



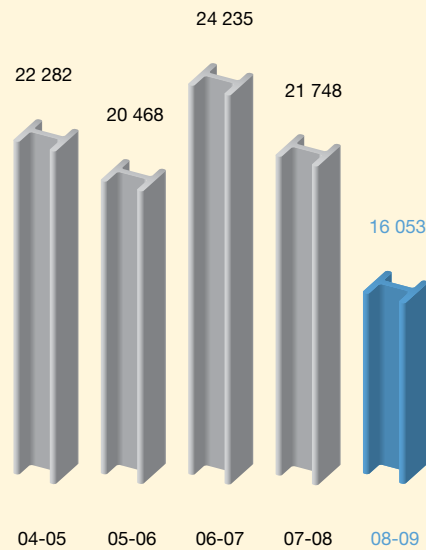
Les revenus des péages ont diminué de 2 % comparativement à l'an passé. Cette augmentation est attribuable en partie à la valeur croissante du dollar canadien et aux hausses de tarifs à certains endroits.

Revenus publicitaires (en milliers \$)



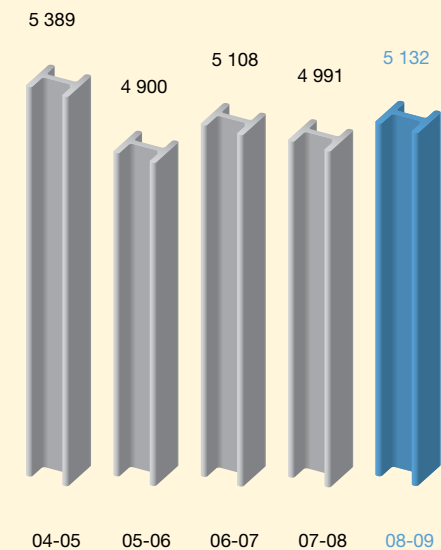
Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être l'une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,7 millions \$ pour cette année représente presque 18 % de l'ensemble des revenus.

Entretien (en milliers \$)



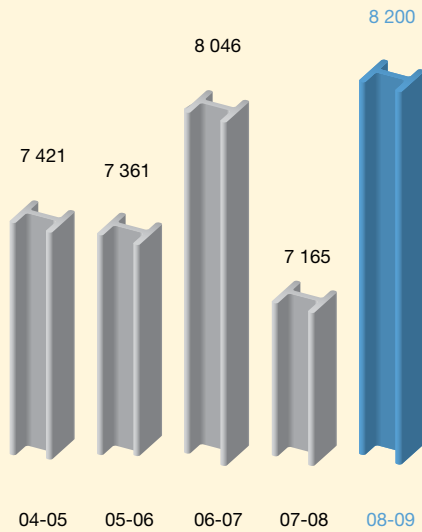
Les dépenses d'entretien ont connu une diminution de 5,7 millions \$ comparativement à l'an dernier. Cette baisse est principalement attribuable aux projets d'entretien pour les ponts de la région de Montréal qui ont diminué cette année. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient cependant demeurer élevées compte tenu du vieillissement 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 \$)



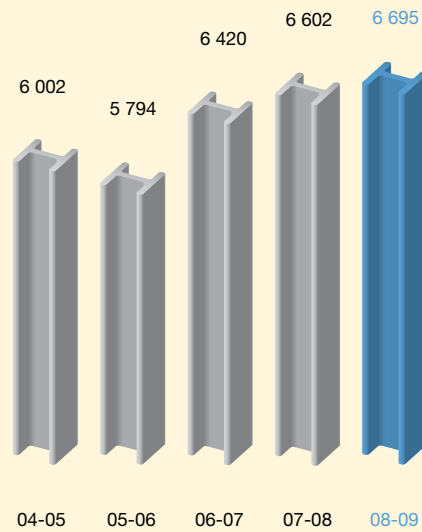
Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À 5,1 millions \$ cette année, ces coûts représentent 13 % de l'ensemble des dépenses.

Frais d'administration (en milliers \$)



Les frais d'administration représentent 21 % 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.

Nombre d'employés (au 31 mars 2009)

	Temps plein	Saisonniers	Étudiants	Temps partiel
SPFL	11	-	-	-
PJCCI	45	-	-	-
CPIVM	17	13	8	4
TIBA	44	33	0	4
JIBA	36	18	4	-



Rendement par
rapport aux objectifs
stratégiques

*Vue aérienne du pont Jacques-Cartier qui relie le
centre-ville de Montréal et la Rive-Sud.*

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 CINQ OBJECTIFS STRATÉGIQUES CLÉS ÉTABLIS PAR LA DIRECTION POUR LA PÉRIODE DE PLANIFICATION DE 2008-2009.

Objectif I

.....

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

Des progrès ont été réalisés en vue d'atteindre cet objectif. Le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) avait noté d'importantes lacunes dans la gouvernance de la Société lors de son examen spécial de la SPFL effectué en 2008.

On avait relevé notamment un manque de supervision de la part de la société mère et le chef de la direction ne pouvait en être tenu responsable en raison principalement de la structure organisationnelle de la Société, laquelle comporte plusieurs filiales devant gérer des ponts situés à divers endroits. De toute évidence, il y a encore beaucoup de travail à accomplir pour parvenir à aligner le cadre organisationnel avec les

meilleures pratiques. Avec un nouveau conseil d'administration et une nouvelle présidente aux commandes, la SPFL a élaboré en 2008-2009 un plan d'action visant à respecter toutes les recommandations du BVG. Avec l'appui du ministre, la SPFL a mis en œuvre des propositions dans les limites de ses compétences afin de se conformer aux meilleures pratiques. Les responsabilités et les compétences du chef de la direction, du président du conseil et de tous les conseils d'administration ont été précisées, et les objectifs du président du conseil ont été alignés sur la lettre d'attentes. Le Conseil du Trésor du Canada, un chef de file reconnu en matière d'élaboration de politiques de bonne gouvernance, s'était engagé à fournir un avis d'expert indépendant sur la pertinence de la structure actuelle de la SPFL et à suggérer des améliorations qui pourraient y être apportées. De plus, la SPFL a mandaté un bureau d'avocats du secteur privé pour la conseiller dans la mise en œuvre de nouvelles mesures de gouvernance. En 2009-2010, la SPFL présentera au gouvernement ses propositions en matière de gouvernance pour approbation.

Objectif 2

.....

Créer des options de financement soutenu pour la SPFL

Des progrès ont été faits en 2008-2009 en vue d'atteindre cet objectif. Le BVG a confirmé qu'il y avait une menace à la viabilité financière de la Société en raison des investissements importants qui seront bientôt nécessaires pour l'entretien et la réparation de plusieurs ponts de la région de Montréal. Au cours de cette année, le gouvernement a réagi à cette menace en injectant près de 300 millions \$, y compris 212 millions \$ de nouveaux fonds pour la mise en œuvre d'un important programme d'entretien de 10 ans pour le pont Champlain et a augmenté les fonds octroyés pour le pont Mercier (50 millions \$) et le projet de l'Île des Sœurs (11 millions \$). De plus, PJCCI a été mandatée pour mener une étude de faisabilité destinée à examiner les avantages et les coûts que comporterait la construction d'un nouveau pont Champlain par rapport à l'hypothèse de poursuivre le programme d'entretien du corridor actuel. Cette étude sera menée conjointement avec le gouvernement du Québec de sorte que les éléments qui seront considérés dans l'hypothèse de construire un nouveau pont incluront les étapes nécessaires à la mise en œuvre d'un système de transport en commun efficace.

La SPFL a demandé l'appui du gouvernement pour élaborer un modèle opérationnel durable et poursuit sa collaboration avec les responsables des transports pour préciser l'ampleur des fonds qui seront nécessaires. En 2009-2010, la SPFL et les responsables de Transports Canada travailleront avec PJCCI pour déterminer les besoins financiers que nécessiteront les ponts de Montréal et pour élaborer de nouvelles options de financement qui seront soumises au gouvernement.

Objectif 3

.....

Gestion efficace des projets critiques

Pour ce qui est de la gestion de projet, cet objectif ne peut encore s'appliquer à l'administration centrale de la SPFL. Les deux projets critiques dont l'administration centrale devra assurer la gestion seront la construction du pont du chenal Nord, à Cornwall (incluant de nouvelles installations douanières et le déplacement du poste de péage) et l'amélioration des installations douanières de Sault Ste. Marie. Le début des travaux nécessite toutefois de nouvelles autorisations gouvernementales. En ce qui concerne le pont du chenal Nord, le marché d'étude a été soumis, mais les négociations avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne ont continué cette année à traîner en longueur sur plusieurs points de discussion dont notamment l'utilisation du terrain, la grandeur du poste de péage et sa présence sur l'île, l'emplacement des installations de la CPIVM et l'entente sur les laissez-passer pour le pont. Plusieurs ministères du gouvernement sont impliqués dans ces négociations et leur appui est nécessaire pour résoudre ces problèmes. Entre-temps, le coût total du projet a augmenté au-delà des fonds qui avaient été approuvés et le gouvernement aura à décider s'il souhaite n'aller de l'avant que pour le pont ou injecter de nouveaux fonds.

Les installations de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au pont international de Sault Ste. Marie doivent être remplacées en raison de leur petitesse et de leur trop grand achalandage. De plus, ces installations présentent des risques pour la santé et la sécurité dans les lieux de travail et les véhicules commerciaux et de promenade sont soumis à des retards et des embouteillages importants. Toutefois, le financement pour ces travaux n'a pas encore été approuvé par le gouvernement. La

réalisation du projet demandera environ cinq ans et son coût est estimé à 50 millions \$, dont 45 millions \$ proviendront du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. En 2008-2009, les demandes de la SPFL pour l'obtention de nouveaux terrains ont été acceptées et la Société a présenté une demande en vue d'obtenir un financement. Une évaluation environnementale a été effectuée et a été approuvée par les intervenants. Des recommandations de Transports Canada suivront. Les résultats de l'évaluation comportaient des recommandations de Transports Canada applicables après l'approbation du financement.

Objectif 4

.....

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

Cet objectif n'a pas été atteint. Dans l'attente de trouver une solution aux problèmes de gouvernance et de viabilité financière, cet objectif a été mis en veilleuse par la nouvelle administration nommée en 2008.

Objectif 5

.....

Mise en œuvre d'un plan de communications complet

Cet objectif a été atteint. Un plan multifonctionnel de communications a été élaboré et affiné avec l'aide de nos intervenants. Ce plan est actuellement en vigueur. Un plan de communications opérationnel et d'urgence

a été également élaboré et mis en œuvre avec l'aide de PJCCI dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier. Ce plan est appliqué avec la collaboration de Transports Canada, le ministère des Transports du Québec, l'entrepreneur mohawk et le Conseil mohawk de Kahnawake. Si une crise survient, un réseau de communications sera automatiquement activé afin de s'assurer que le gouvernement soit informé en temps opportun de tous les problèmes qui pourraient survenir et tenu au courant des faits nouveaux. Des plans opérationnels similaires ont été implantés avec succès dans le cadre des autres travaux effectués à Montréal et pour les négociations liées au projet du pont du chenal Nord à Cornwall.

Le climat de confiance et de bonne volonté, qui caractérise les relations que la Société entretient avec les responsables des communications chez Transports Canada, permet d'échanger et de partager adéquatement l'information au profit du public.

Le même constat s'applique à Cornwall, où nous prévoyons devoir répondre à certaines exigences en matière de communication avec la collectivité à mesure que se dérouleront les négociations en vue de la construction d'un nouveau pont à travée basse. La CPIVM espère pouvoir bénéficier de certains des éléments du modèle de communications lorsque les travaux de construction commenceront.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

Objectif 1

.....

Donner le coup d'envoi au projet de réfection du tablier du pont Honoré-Mercier (Contrat A) et lancer l'appel d'offres pour le deuxième contrat (Contrat B)

Cet objectif a été atteint. Les travaux liés au Contrat A ont débuté et un contrat de gestion de projet a été adjugé. L'entrepreneur a commencé les travaux de renforcement des structures en acier de la section fédérale du pont. Des plateformes de travail couvrant la surface des deux rampes d'accès dont les tabliers seront réparés en 2009 ont été installées sous le pont. Des plateformes de travail ont également été installées sous la section provinciale du pont en prévision des travaux de renforcement des structures d'acier. À la fin de la période 2008-2009, environ 50 % des dalles de tablier préfabriquées dont l'installation est prévue pour 2009 avaient été produits.

L'appel d'offres relatif au Contrat B a été lancé et un contrat devrait être adjugé d'ici la fin novembre 2009. Le contrat prévoit la sélection préalable de trois soumissionnaires, lesquels seront par la suite invités à présenter une soumission.

Objectif 2

.....

Consolidation des piles de soutien du pont Clément

Un contrat a été adjugé en 2007 pour le renforcement des piles de soutien et des poutres transversales du pont Clément. Ce pont relie l'Île des Sœurs à l'autoroute Bonaventure sur l'île de Montréal. Les travaux prévus pour 2008-2009 ont été exécutés avec succès.

Objectif 3

.....

Poursuivre la surveillance, la réparation et le renforcement des piles et chevêtres de béton précontraint du pont Champlain

Le pont Champlain a été érigé en 1962. Il s'agissait du premier ouvrage de grande envergure en béton précontraint à avoir été construit au Canada. Il est constitué de 50 travées et d'une travée principale en acier de type en porte-à-faux qui enjambent la Voie maritime. Il s'agit du pont le plus achalandé au Canada et il comporte une voie réservée aux autobus.



La construction de la Voie maritime du Saint-Laurent dans les années 50 a forcé la surélévation d'une partie du pont Jacques-Cartier pour accommoder le passage des grands bateaux pour le commerce.

Pendant 46 ans, l'eau s'est chargée de sel et s'est infiltrée dans les diverses sections du pont causant ainsi la détérioration des 100 poutres extérieures en béton précontraint. PJCCI entreprendra un programme de réparation pour renforcer ces poutres. Le gouvernement fédéral a prévu 212 millions \$ dans le budget de janvier 2009 pour réaliser ces travaux, lesquels débiteront en 2009-2010.

Objectif 4

.....

Terminer les études de faisabilité relatives à la rénovation et à l'élargissement possible de l'autoroute 15 et déterminer les scénarios de réparation les plus pertinents pour la réfection du pont de l'Île des Sœurs

Cet objectif a été atteint. En 2008, PJCCI a terminé son étude de faisabilité concernant la possibilité d'élargir de quatre à six voies une section de deux kilomètres de l'autoroute 15. Lors de sa construction en 1960, cette autoroute comportait deux voies dans chaque direction et une troisième voie utilisée pendant les heures de pointe similaire à celle du pont Jacques-Cartier. Pour des raisons de sécurité, la configuration des voies a dû être modifiée de façon permanente pour faire de cette section une autoroute à quatre voies. Cinquante ans plus tard, le trafic routier empruntant ce corridor a augmenté de façon très importante, ce qui entraîne des embouteillages sur le pont Champlain et à l'échangeur Turcot. Cette section de l'autoroute aura bientôt besoin de réparations majeures. La possibilité d'élargir l'autoroute doit être examinée, en tenant compte notamment de l'hypothèse que le pont Champlain pourrait être remplacé par un nouveau pont doté de voies de circulation supplémentaires. La zone dont il est question ici est très industrialisée et des questions liées à l'environnement devront être considérées.

Le pont de l'Île des Sœurs a été construit il y a près de 50 ans et devra bientôt faire l'objet de réparations majeures. Les dommages causés par la corrosion, le vieillissement et le trafic lourd rendront nécessaire le remplacement de son tablier, de ses poutres en béton précontraint et de ses piles. PJCCI prévoit entreprendre le travail d'ingénierie en 2009-2010 et 2010-2011. Il est prévu de commencer la construction en 2011-2012.

Objectif 5

.....

Mettre en œuvre le programme d'entretien majeur prévu pour les structures de PJCCI en 2008-2009

Cet objectif a été atteint. Ce programme d'entretien majeur 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: réfection des chevêtres et poutres de béton, y compris les poutres sur le pont Champlain; deuxième phase des travaux de renforcement du pont Clément, réparation des caissons et des poutres dans la section surélevée de l'autoroute Bonaventure; renforcement de deux dalles renforcées du passage supérieur; remplacement du tablier de la rampe en amont et deuxième phase de l'installation d'un éclairage de sécurité sur le pont Jacques-Cartier.

Objectif 6

.....

Négocier une entente avec le gouvernement du Québec concernant l'application de mesures d'atténuation et de partage des coûts relatifs aux eaux souterraines contaminées sur les propriétés adjacentes à l'autoroute Bonaventure

Cet objectif a été partiellement atteint. Les propriétés contaminées gérées par PJCCI depuis 1978 sont situées le long de l'autoroute Bonaventure, en bordure du fleuve Saint-Laurent. Elles se trouvent sur un ancien site d'enfouissement de déchets opéré par la Ville de Montréal jusqu'à 1966. Même si PJCCI s'est engagée à réduire l'infiltration des eaux souterraines contaminées, il est nécessaire de conclure une entente avec le gouvernement du Québec, lequel est copropriétaire des propriétés. Des travaux préliminaires ont progressé en 2008-2009 et des négociations sont prévues pour 2009-2010.

Objectif 7

.....

Terminer les travaux d'ingénierie et lancer un appel d'offres pour les travaux de construction visant à modifier le réseau routier de PJCCI dans le secteur nord de l'Île des Sœurs

Cet objectif a été atteint. PJCCI a terminé les travaux d'ingénierie et adjugé un contrat en février 2009 pour la reconstruction de son réseau routier dans la pointe nord de l'Île des Sœurs.

Objectif 8

.....

Mener une étude de faisabilité concernant la construction d'un nouveau pont le long du corridor du pont Champlain

En raison de l'âge avancé du pont Champlain et de ses capacités limitées à supporter un trafic routier sans cesse croissant et une voie réservée aux autobus, PJCCI a été mandatée pour mener une étude de faisabilité sur la possibilité de construire un nouveau pont le long du corridor actuel du pont Champlain. PJCCI et le ministère des Transports du Québec (MTQ) se sont entendus sur le fait que cette étude devait examiner la faisabilité d'inclure des voies réservées au transport en commun. PJCCI et le MTQ participeront à cette étude et en partageront les coûts. PJCCI prévoit adjuger un contrat pour cette étude en juillet 2009.

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Objectif 1

Assurer la sécurité de la traversée du chenal Nord en attendant son remplacement et soutenir le projet de construction d'un nouveau pont

Cet objectif a été atteint. La CPIVM a maintenu à un niveau adéquat la sécurité du pont du chenal Nord en attendant son remplacement. Au cours de l'année qui s'est terminée le 31 mars 2009, aucun incident impliquant le public n'est survenu sur le pont, aucun retard causé par de l'équipement n'a été signalé, 87 % des 31 mesures prescrites dans le rapport annuel d'inspection ont été effectués et toutes les exigences en matière d'entretien régulier ont été remplies.

Objectif 2

Mettre en œuvre une nouvelle politique négociée de laissez-passer ou, si cela n'est pas possible, élaborer des options qui permettraient à la CPIVM d'être autosuffisante grâce à la perception de péages

Des progrès substantiels ont été réalisés. La CPIVM continue de participer au processus de négociations en analysant les conséquences des

diverses propositions et en formulant des recommandations. Dans la mesure où les négociations n'ont pas encore abouti à des résultats acceptables pour toutes les parties, la CPIVM a élaboré un plan conceptuel visant la construction d'un poste de péage ailleurs que sur l'Île de Cornwall. Cette option semble techniquement réalisable et des travaux sont en cours afin de faire en sorte que l'on puisse en faire une solution de rechange plausible.

Objectif 3

Travailler en coordination avec les intervenants de la traversée pour coordonner le trafic routier durant les travaux de construction, d'entretien et les retards de traitement aux douanes

Cet objectif a été atteint. Le temps de traversée a été régulièrement mesuré par les employés chargés des opérations de la CPIVM. Des lacunes à ce chapitre avaient été notées et des mesures correctrices ont été prises. La circulation routière est demeurée fluide et nous avons atteint notre objectif de réaliser 80 % des traversées en 30 minutes ou moins.

Objectif 4

Continuer à améliorer la sûreté et la sécurité

.....

Cet objectif n'a pas été atteint. Malheureusement, trois personnes ont été tuées en novembre 2008 à l'intersection d'un carrefour sur l'Île de Cornwall lors d'une poursuite policière. Les policiers ont été accusés et il a été établi que la CPIVM n'avait aucune implication dans cette affaire. Les autorités mohawks s'étaient opposées à l'installation d'une clôture pour réduire la circulation à l'approche des douanes canadiennes et cette installation avait été reportée. Par ailleurs, il n'a pas été possible d'inclure de dispositions visant le renforcement de la politique de péage dans une entente négociée sur le péage.

Objectif 5

*Gérer la pose d'un nouveau revêtement sur
la traversée du chenal Sud*

.....

Cet objectif a été partiellement atteint. Les services d'une société en gestion de projet ont été retenus, les modalités du contrat ont été établies et les fonds pour le financement de la partie des travaux prévus pour 2009 ont été obtenus. Un appel d'offres pour les travaux de peinture sera lancé en 2009.



Le pont du chenal Nord qui relie la ville de Cornwall à l'île de Cornwall au pont international de la voie maritime ou « Croisée des Trois Nations », sera remplacé par un pont à travée basse.

Rapport de gestion

Traversée du pont des Mille-Îles tôt le matin.



Le pont international de la voie maritime relie la ville de Cornwall à l'État de New York.

CE RAPPORT DE GESTION EST PRÉSENTÉ AFIN DE PERMETTRE AUX LECTEURS D'ÉVALUER LES MODIFICATIONS IMPORTANTES À LA SITUATION FINANCIÈRE ET AUX RÉSULTATS OPÉRATIONNELS DE LA SOCIÉTÉ POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 2009 COMPARATIVEMENT AUX PÉRIODES CORRESPONDANTES. CE RAPPORT DE GESTION DEVRAIT ÊTRE LU CONCURRENTMENT AVEC NOS ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET LES NOTES AFFÉRENTES. SAUF DISPOSITION CONTRAIRE, TOUTS LES MONTANTS EXPRIMÉS EN DOLLARS CANADIENS PROVIENNENT PRINCIPALEMENT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS DE LA SOCIÉTÉ CONFORMÉMENT AUX PRINCIPES COMPTABLES GÉNÉRALEMENT RECONNUS AU CANADA.

Vue d'ensemble

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (SPFL) EST PRÉSENTEMENT PROPRIÉTAIRE ET GESTIONNAIRE DE CERTAINES DES TRAVERSÉES DE RACCORDEMENT PERMANENTES LES PLUS IMPORTANTES ET LES PLUS STRATÉGIQUES AU PAYS. LA SOCIÉTÉ A SOULIGNÉ AVEC SUCCÈS SA 10^E ANNÉE D'EXPLOITATION LORS DE L'EXERCICE 2008-2009. LE BILAN FINANCIER DE L'ANNÉE A ÉTÉ MARQUÉ PAR UN RALENTISSEMENT ÉCONOMIQUE EN AMÉRIQUE DU NORD, L'INSTABILITÉ DU DOLLAR CANADIEN AINSI QUE DES TAUX D'INTÉRÊT PEU ÉLEVÉS QUI ONT PRÉVALU AU COURS DE L'ANNÉE. QUOI QU'IL EN SOIT, LA SOCIÉTÉ A CONTINUÉ DE SE CONCENTRER SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, LA SÛRETÉ DES TRAVERSÉES, LE SERVICE À LA CLIENTÈLE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT. CES ASPECTS SONT ET DEMEURERONT LES GRANDES PRIORITÉS DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES FILIALES.

Le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal, le remplacement du pont du chenal Nord à Cornwall et la réfection des installations douanières au pont international de Sault Ste. Marie comptent parmi les projets importants de la Société.

Comme le fait remarquer la vérificatrice générale dans son plus récent examen spécial à l'égard du financement et de la viabilité financière de la Société :

« Nous nous attendions à ce que la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL ou la Société) veille à prendre les mesures nécessaires pour corriger, en temps opportun et à coût avantageux, les défaillances que pourraient présenter les ponts, et à qu'elle se soit dotée d'un plan à l'égard de la viabilité des ponts internationaux. Nous avons relevé une lacune importante dans la capacité de la SPFL d'entretenir et de réparer les ponts et installations actuels, compte tenu de l'état actuel du financement. Des investissements importants sont nécessaires à l'égard de plusieurs ponts situés dans la région de Montréal et des ponts internationaux. La SPFL estime que le manque à gagner à l'égard des

coûts d'entretien et de réfection des ponts et installations actuels et d'autres dépenses de fonctionnement au cours des cinq prochaines années se chiffre à environ 371 millions de dollars. »

« La Société des ponts fédéraux Limitée devrait collaborer avec Transports Canada en vue de recenser les solutions qui lui permettraient d'assurer la viabilité financière tant de la société mère que des filiales. Entre-temps, la Société devrait collaborer avec le gouvernement pour assurer la sécurité des usagers des ponts dont elle a la charge en trouvant, dans les plus brefs délais, les fonds nécessaires pour exécuter les réfections qui s'imposent pour ces ponts. »

Le gouvernement a injecté 212 millions \$ en fonds supplémentaires afin de mettre en œuvre un important projet d'entretien de 10 ans pour le pont Champlain. Il a également augmenté son niveau de financement pour le pont Mercier et le projet de l'Île des Sœurs. Le gouvernement a aussi obtenu 45 millions \$ pour les nouvelles installations douanières à Sault Ste. Marie. Ces fonds permettront à la Société d'atteindre ses priorités relativement à la sécurité routière, à la sûreté des traversées, au service à la clientèle et à la protection de l'environnement.

Bilan financier

Revenu net – vue d’ensemble en un coup d’œil

.....

- Revenus de 14 582 millions \$, une diminution de 0,654 million \$ ou de 4,29 % par rapport à l’année 2008.
- Dépense de 32 299 millions \$, une diminution de 3 566 millions \$ ou de 8,32 % par rapport à l’année 2008.
- Perte de 24 718 millions \$ avant le financement du gouvernement, une diminution de 2 912 millions \$ par rapport à l’année 2008.
- Bénéfice net de 0,088 million \$, une diminution de 2 643 millions \$ par rapport à l’année 2008.

Le bénéfice net était de 0,088 million \$ par rapport à 2 731 millions \$ en 2008. La diminution du bénéfice net est attribuable aux résultats des opérations au pont des Mille-Îles qui ont diminué de 0,947 million \$ pendant l’année. Cette diminution est due à la réduction du trafic non commercial (4 %) et du trafic commercial (8 %) par rapport à l’année passée ainsi qu’à la perte de la conversion monétaire. Les dépenses administratives ont aussi diminué de 1 034 million \$ pendant l’année. En général, la plupart des catégories de revenu ont connu une diminution et toutes les catégories de dépenses, à l’exception de l’entretien, ont subi une augmentation au cours de l’année.

La diminution de 2 912 millions \$ de la perte avant le financement du gouvernement est principalement attribuable à une diminution des dépenses d’entretien dans l’exercice en cours provenant principalement de la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Revenus – vue d’ensemble en un coup d’œil

.....

- Revenus de péages de 5 013 millions \$, une diminution de 0,105 million \$ ou de 2,06 % par rapport à l’année 2008.
- Revenus de baux et permis de 4 753 millions \$, semblables à l’année dernière.
- Revenus d’exploitation du pont des Mille-Îles de 4 071 millions \$, une diminution de 0,086 million \$ ou 2,1 % par rapport à 2008.
- Revenus d’intérêts de 0,661 million \$, une diminution de 0,371 million \$ ou de 36,0 % par rapport à l’année 2008.

Les revenus totaux sont de 14 582 millions \$, une diminution de 4,29 % par rapport à 2008. La diminution est attribuable à la réduction des péages à la plupart des endroits, à des taux d’intérêt plus bas et à un ralentissement des opérations au pont des Mille-Îles.

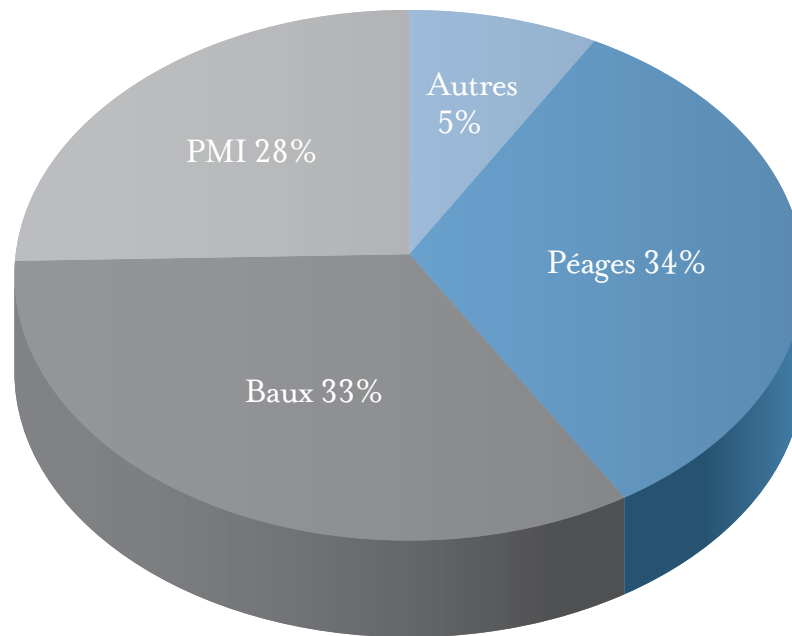
Les revenus des péages, des baux et permis et d'exploitation du pont des Mille-Îles comptent pour 95 % de tous les revenus avant le financement du gouvernement.

Les revenus des baux et permis de 4 753 millions \$ sont comparables aux 4 799 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 du 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 4 071 millions \$ en 2009, une diminution de 0,86 million \$ ou 2,1 % par rapport à l'exercice financier précédent. La diminution est principalement attribuable à la réduction du trafic non commercial et commercial jumelée à la perte sur conversion de la devise.

Les revenus d'intérêt sont de 0,661 million \$, une diminution de 36,0 % étant donné que les taux d'intérêt ont été très bas tout au long de l'année.

Revenus



Comme on peut le constater, la plupart de nos revenus sont dérivés des péages (34 %), des baux (33 %) et de l'exploitation du pont des Mille-Îles (28 %).

Dépenses – vue d’ensemble en un coup d’œil

- L’entretien de 16 053 millions \$, une diminution de 5 695 millions \$ ou de 26,19 % par rapport à l’année 2008.
- Les frais d’exploitation de 5 132 millions \$ semblables à l’année dernière.
- Frais d’administration de 8 200 millions \$, une augmentation de 1 034 millions \$ ou 14,44 %.
- Frais d’exploitation du pont des Mille-Îles de 3 219 millions \$, une diminution de 0,861 million \$ ou 36,53 % par rapport à 2008.
- Amortissement en hausse de 0,93 million \$ par rapport à l’année antérieure.

Les dépenses totales sont de 32 299 millions \$, une diminution de 8,3 % par rapport à 2008. La diminution est principalement attribuable à la réduction de 5 695 millions \$ des coûts d’entretien combinée à une augmentation de toutes les autres dépenses.

Les dépenses d’entretien, provenant pour la plupart de la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, expliquent 41 % de toutes les dépenses. Bien que cette année la diminution soit 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 frais d’exploitation sont principalement attribuables aux équipements de péage et ne présentent pas beaucoup de variation d’une année à l’autre.

Les frais d’administration de 8 200 millions \$ représentent 21 % de toutes ces dépenses.

Les dépenses d’exploitation du pont des Mille-Îles s’élèvent à 3 219 millions \$ en 2009, une augmentation de 0,861 million \$ ou 36,53 % par rapport à l’exercice financier précédent. La faiblesse du dollar canadien et l’augmentation des projets d’entretien sont la cause de cette augmentation.

Améliorations apportées aux immobilisations

Les améliorations apportées aux immobilisations, représentant les coûts nécessaires pour améliorer les ponts, bâtiments et toutes autres infrastructures, ont totalisé 30 180 millions \$ pendant l’année en cours comparativement à 6 813 millions \$ pour l’exercice 2007-2008.

Les projets principaux sont ceux relevant de l’ingénierie et de la construction aux ponts Jacques-Cartier, Champlain et Honoré-Mercier, du travail de conception au pont du chenal Nord à Cornwall et de l’acquisition d’un terrain à Sault Ste. Marie.

Modifications comptables

Le 1^{er} avril 2008, la Société a adopté les nouveaux chapitres du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) :

Chapitre 1535 : Informations à fournir concernant le capital – Ce chapitre établit les normes concernant les informations à fournir à propos du capital de l'entité et la façon dont il est géré. Ce chapitre a comme objectif de préciser la divulgation des (i) objectifs, politiques et procédures de l'entité en matière de gestion de capital; (ii) des données quantitatives concernant les montants que l'entité gère en tant que capital; (iii) à savoir si l'entité s'est conformée aux besoins en capital d'origine externe; et (iv) les conséquences d'une telle inapplication si l'entité ne s'est pas conformée.

Chapitres 3862 et 3863 : Instruments financiers – informations à fournir et présentation – Ces chapitres précisent les informations qui doivent être fournies afin de permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'importance des instruments financiers en ce qui a trait à la situation financière et au rendement financier de l'entité, la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers ainsi que la façon dont l'entité gère ces risques. Ils donnent aussi des directives pour la présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers. Cela permet aux utilisateurs des états financiers d'évaluer la nature, le classement et les flux de trésorerie des instruments financiers.

Écarts d'acquisition et actifs incorporels – En février 2008, l'ICCA a présenté le nouveau chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs

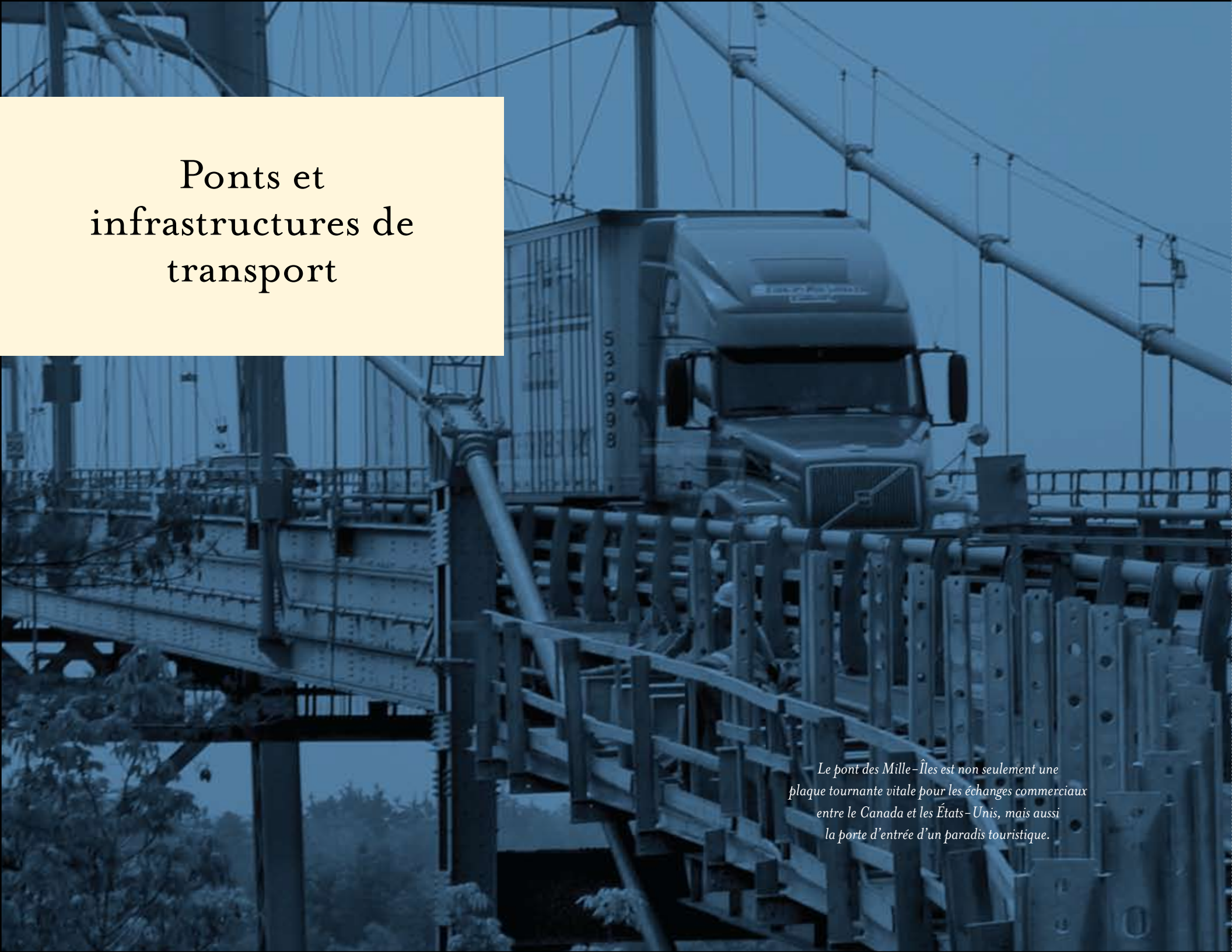
incorporels » remplaçant le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels » et le chapitre 3450 « Frais de recherche et de développement ». Ce chapitre établit les normes ayant trait à la reconnaissance, à l'assertion relative à la mesure, à la présentation et à la divulgation des écarts d'acquisition après la comptabilisation initiale des actifs incorporels par les entreprises. Les normes concernant les écarts d'acquisition ne comportent aucune modification et sont les mêmes que celles présentées dans l'ancien chapitre 3062. Les nouvelles normes seront en vigueur au moment où l'exercice de la Société se terminera, soit le 31 mars 2010. La Société déterminera les répercussions qu'auront ces normes sur ses rapports financiers.

Normes internationales d'information financière (IFRS) – En février 2008, le Conseil des normes comptables (CNC) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a confirmé que les PCGR, tel qu'utilisés par les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes, seront remplacés par les IFRS pour les exercices débutant le 1^{er} janvier 2011 ou après. La Société prépare présentement sa stratégie de convergence aux IFRS. La stratégie visera plus précisément à identifier les différences entre les IFRS et les conventions comptables de la Société, à évaluer leur impact sur les états financiers consolidés de la Société et à analyser les différentes conventions que pourrait adopter la Société, le cas échéant. Par conséquent, en ce moment il est impossible de déterminer raisonnablement quel impact ce changement de méthode comptable prévu aura sur les états financiers consolidés et la situation financière de la Société.

Rétrospective financière des cinq derniers exercices

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

(en milliers de dollars)	2009	2008	2007	2006	2005
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	4 071	4 157	3 433	4 099	4 537
Baux et permis	4 754	4 799	4 811	4 839	4 913
Péages	5 013	5 118	4 665	4 827	5 329
Intérêts	661	1 032	933	635	263
Autres	84	129	175	42	202
	14 583	15 235	14 017	14 442	15 244
Dépenses					
Entretien	16 053	21 748	24 235	20 468	22 282
Fonctionnement	5 132	4 991	5 107	4 900	5 389
Administration	8 201	7 166	8 046	7 966	7 713
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	3 219	2 358	2 772	2 516	2 706
Amortissement	6 695	6 601	6 420	5 794	6 002
	39 300	42 864	46 580	41 644	44 092
Perte avant le financement public	(24 717)	(27 629)	(32 563)	(27 202)	(28 848)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	20 327	25 963	28 535	24 586	25 944
Amortissement du financement en capital reporté	4 418	4 409	4 357	3 628	3 397
Part des actionnaires sans contrôle	60	(12)	(4)	(21)	(26)
Bénéfice net (perte nette)	88	2 731	325	991	467



Ponts et infrastructures de transport

Le pont des Mille-Îles est non seulement une plaque tournante vitale pour les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, mais aussi la porte d'entrée d'un paradis touristique.

Le pont Champlain¹ et l'autoroute Bonaventure²

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 trois kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type porte-à-faux, 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 revêtu de béton bitumineux.

En 2008-2009, 59,4 millions de véhicules ont traversé le pont Champlain, auxquels il faut ajouter huit millions d'usagers du transport en commun.

L'estacade du pont Champlain³

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-Cartier⁴

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 trois 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 porte-à-faux, 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 2008-2009, 35,8 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.

Le pont Honoré-Mercier⁵

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 la Société s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2008-2009, 30 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.

Le tunnel de Melocheville⁶

.....

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 2008-2009, 4,6 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

Le pont international de la voie maritime⁷

.....

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'État de New York, en passant par le territoire mohawk d'Akwesasne, le pont international de la voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international

intervenue en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et le Saint Lawrence Seaway Development Corporation. En 2008-2009, 2 586 millions de véhicules l'ont emprunté.

Le pont international des Mille-Îles⁸

.....


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 intervenue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority des États-Unis. En 2008-2009, 2 121 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.

Le pont international de Sault Ste. Marie⁹

.....

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 2008-2009, 1 906 millions de véhicules ont traversé le pont international de Sault Ste. Marie.





Direction et états financiers

Le gouvernement du Canada a investi un montant de 212 millions de dollars qui permettra d'amorcer un programme de réfection à long terme du pont Champlain.

La Société des ponts fédéraux Limitée	46
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	48
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	50
La Société du pont de la Rivière Ste Marie	52
États financiers consolidés	55

La Société des ponts fédéraux Limitée

(au 31 mars 2009)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration

Raymond Brunet¹
Président par intérim

Deborah Tropea²
Vice-présidente

Claude Francoeur³
Administrateur

1



Cadres supérieurs

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

Vacant
Avocat-conseil

Robert Lafontaine
Secrétaire de la Société

2



3



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

Chris Nicholl
Vice-président, Planification stratégique et politique

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	Comité de gouvernance	Comité sur l'environnement	
Deborah Tropea <i>Présidente</i>	Claude Francoeur <i>Président</i>	Glenn W. Hewus <i>Président</i>	Ian McPherson <i>Membre</i>
Raymond Brunet <i>Membre</i>	Deborah Tropea <i>Membre</i>	Sylvie Lefebvre <i>Secrétaire</i>	Raymond Denault <i>Membre</i>
Claude Francoeur <i>Membre</i>	Raymond Brunet <i>Membre</i>	Glen P. Carlin <i>Membre</i>	Gérard Lalonde <i>Membre</i>
		Hendrik H. Saaltink <i>Membre</i>	Thye Lee <i>Membre</i>
			Bill Moulton <i>Membre</i>

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(au 31 mars 2009)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration	Denise Hébert <i>Administrateur</i>	Sylvie Lefebvre <i>Avocate-conseil</i>	Guy Mailhot <i>Directeur, Ingénierie</i>
Paul Kefalas <i>Président</i>	Serge Martel <i>Administrateur</i>	Serge Martel <i>Secrétaire de la Société</i>	Denis Dauphinais <i>Directeur, Construction et gestion de projets</i>
Normand Brochu <i>Vice-président</i>	Cadres supérieurs	Daniel Dupuis <i>Directeur, Finance et administration</i>	Raymond Denault <i>Directeur, Opérations et entretien</i>
Yvon Bourget <i>Administrateur</i>	Glen P. Carlin <i>Directeur général</i>		

Comités du conseil d'administration de PJCCI

Comité de vérification	Comité de suivi pour le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier	Comité des ressources humaines	Comité de gouvernance
Denise Hébert, <i>Présidente</i>	Normand Brochu, <i>Président</i>	Denise Hébert, <i>Président</i>	Paul Kefalas, <i>Président</i>
Serge Martel, <i>Membre</i>	Yvon Bourget, <i>Membre</i>	Normand Brochu, <i>Membre</i>	Yvon Bourget, <i>Membre</i>
Yvon Bourget, <i>Membre</i>	Paul Kefalas, <i>Observateur</i>	Serge Martel, <i>Membre</i>	Denise Hébert, <i>Membre</i>

Sommaire financier

(en dollars)

2009

2008

Exploitation

Produits

Baux et permis	765 107	797 627
Intérêts	64 891	130 957
Autres sources	32 186	101 831

Charges

Entretien	13 443 541	19 465 953
Fonctionnement	3 793 124	3 733 259
Administration	4 019 888	3 795 464
Amortissement des immobilisations corporelles	4 656 798	5 095 456

Perte avant le financement du gouvernement

	(25 051 167)	(31 059 717)
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	20 199 531	25 865 589
Amortissement de l'aide en capital reportée	4 359 818	4 350 592
Perte nette	(491 818)	(843 536)

Bilan

Actif à court terme	17 315 866	9 496 480
Passif à court terme	14 124 350	6 304 964
Montant à recevoir du Canada	233 262	-
Taxe sur les produits et services à recevoir	10 812	-
Immobilisations corporelles	162 623 457	138 988 508
Retenue de garantie	244 074	-
Avantages sociaux futurs	864 146	834 608
Obligations environnementales	1 000 000	1 000 000
Aide en capital reportée	152 579 528	129 571 773
Avoir de l'actionnaire	11 371 299	10 773 643

Évolution de la situation financière

Activités d'exploitation	(874 779)	788 096
Activités d'investissement	(18 743 162)	(4 577 472)
Activités de financement	19 396 610	4 642 588
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(221 331)	853 212

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

(au 31 mars 2009)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration	Salvatore Pisani <i>Administrateur</i>	John M. Kroon <i>Administrateur</i>	Roger J. Forgues <i>Trésorier adjoint</i>
Sheila Tremblay <i>Présidente</i>	Roger J. Forgues <i>Administrateur</i>	André G. Poirier <i>Administrateur</i>	Vacant <i>Avocat général et secrétaire de la Société</i>
Collister Johnson <i>Vice-président</i>	Carrie Mann-Lavigne <i>Administrateur</i>	Cadres supérieurs	Hendrik H. Saaltink <i>Directeur général</i>
Guy Berthiaume <i>Administrateur</i>		Gérard Lalonde <i>Trésorier</i>	

Comités du conseil d'administration de CPIVM

Comité de vérification	Comité de gestion	Comité de gestion des risques	
John M. Kroon, <i>Président</i>	John M. Kroon, <i>Président</i>	Hendrik H. Saaltink, <i>Président</i>	
Guy Berthiaume, <i>Membre</i>	Sheila Tremblay, <i>Membre</i>	Wade Dorland, <i>Membre</i>	
Roger J. Forgues, <i>Membre</i>	Salvatore Pisani, <i>Membre</i>	Ian McPherson, <i>Membre</i>	

Sommaire Financier

(en dollars)	2009	2008
Exploitation		
Revenus		
Péages	4 153 793	4 145 948
Location	164 866	138 638
Intérêts	155 143	137 876
Gain de change	113 106	15 627
Autres	12 022	9 495
Dépenses		
Entretien	1 677 208	1 367 080
Perception des péages	827 638	892 721
Administration	948 351	916 961
Amortissement	192 079	166 653
Bénéfice net	953 654	1 104 169
Bilan		
Actif à court terme	2 615 942	3 831 018
Passif à court terme	1 340 864	571 048
Investissement	2 250 000	–
Immobilisations	792 545	925 983
Réparations importantes reportées	57 165	90 353
Avantages sociaux futurs	269 822	294 997
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	4 088 966	3 965 309
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	1 270 757	1 206 875
Activités d'investissement	(1 775 453)	(1 322 334)
Activités de financement	(160 196)	(497 419)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	(664 892)	(612 878)

La société du pont de la Rivière Ste Marie

(au 31 décembre 2008)

Conseil d'administration et principaux dirigeants

James McIntyre <i>Président</i>	Rick Talvitie <i>Administrateur</i>	Helen Gillespie <i>Administrateur</i>	Glenn W. Hewus <i>Administrateur</i> <i>et membre de JIBA</i>
Alexander Harry <i>Vice-président</i>	Mary Trbovich <i>Administrateur</i>	Lorie Bottos <i>Administrateur et secrétaire-trésorier</i>	

Sommaire Financier

(en dollars)

2008

2007

Exploitation

Revenus

Péages	2 879 256	3 037 246
Baux et permis	273 431	275 277
Inérêts	90 166	143 653
Autres	162 884	137 026

Dépenses

Entretien	1 331 682	1 448 125
Perception des péages	914 474	810 672
Administration	1 085 757	890 171
Amortissement	532 697	460 434

Bénéfice net

(459 074)	(16 200)
-----------	----------

Bilan

Actif à court terme	3 948 305	4 223 187
Passif à court terme	1 601 989	1 370 415
Immobilisations	7 910 968	7 921 713
Aide en capital reportée	370 286	428 413
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	-
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	9 885 498	10 344 572

Évolution de la situation financière

Activités d'exploitation	176 904	929 924
Activités d'investissement	(333 996)	(212 113)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	(157 092)	717 811

États financiers consolidés

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	56
Rapport du vérificateur	57
Bilan consolidé	58
État consolidé des résultats et du résultat étendu	59
État consolidé des bénéfices non répartis	60
État consolidé des flux de trésorerie	61
Notes afférentes aux états financiers consolidés	62
Bureaux corporatifs	76

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 12 juin 2009

Rapport du vérificateur



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2009 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 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Régent Chouinard'.

Régent Chouinard, CA
directeur principal

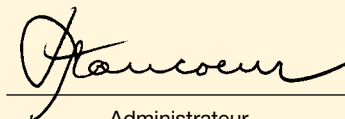
Ottawa, Canada
Le 12 juin 2009

Bilan consolidé

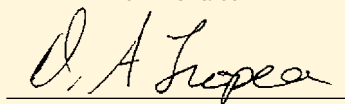
31 mars 2009

(en dollars)	2009	2008
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	22 524 048	11 901 227
Placements à court terme (note 4)	2 005 621	13 174 214
Créances	1 384 533	1 350 665
Avance au coentrepreneur (note 5)	-	440
Intérêts courus à recevoir	95 387	33 467
Frais payés d'avance	504 265	225 008
Montant à recevoir du Canada	14 526 842	6 633 046
	41 040 696	33 318 067
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (note 6)	244 074	-
Placements à long terme (note 4)	1 371 771	-
Immobilisations corporelles (note 7)	193 133 159	169 648 595
	235 789 700	202 966 662
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	16 355 402	7 509 628
Produits reportés	610 703	652 045
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	7 248
	16 966 105	8 168 921
À long terme		
Dépôt de client	171 518	100 000
Montant à payer au coentrepreneur (note 5)	1 400 505	1 370 263
Retenue de garantie (note 8)	244 074	-
Avantages sociaux futurs (note 11)	1 286 828	1 332 072
Obligation environnementale (note 15 b)	1 000 000	1 000 000
Aide en capital reportée (note 9)	153 697 652	130 000 186
Part des actionnaires sans contrôle	746 271	806 309
	158 546 848	134 608 830
	175 512 953	142 777 751
Engagements (note 14) et éventualités (note 15)		
CAPITAUX PROPRES		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	53 664 379	53 664 379
Bénéfices non répartis	6 612 367	6 524 531
	60 276 747	60 188 911
	235 789 700	202 966 662

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

Approuvé par le Conseil
d'administration


Administrateur



Administrateur

État consolidé des résultats et du résultat étendu

Exercice terminé le 31 mars 2009

(en dollars)	2009	2008
Produits		
Péages	5 012 704	5 118 034
Baux et permis	4 753 498	4 799 274
Produits d'exploitation du pont international des Mille-Îles (note 10)	4 070 657	4 156 590
Gain sur cession d'immobilisations corporelles	–	2 633
Intérêts	661 310	1 032 687
Autres	83 686	126 239
	14 581 855	15 235 457
Charges		
Entretien	16 052 666	21 747 511
Fonctionnement	5 131 800	4 991 124
Administration	8 200 243	7 165 819
Charges d'exploitation du pont international des Mille-Îles (note 10)	3 219 457	2 358 032
Amortissement	6 695 189	6 602 420
	39 299 355	42 864 906
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(24 717 500)	(27 629 449)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	20 327 353	25 963 296
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 9)	4 417 945	4 408 719
	24 745 298	30 372 015
Bénéfice avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	27 798	2 742 566
Quote-part des actionnaires sans contrôle	60 038	(12 023)
Bénéfice net et résultat étendu	87 836	2 730 543

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

État consolidé des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 mars 2009

(en dollars)	2009	2008
Solde au début de l'exercice	6 524 531	3 793 988
Bénéfice net et résultat étendu	87 836	2 730 543
Solde à la fin de l'exercice	6 612 367	6 524 531

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

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 mars 2009

(en dollars)	2009	2008
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	87 836	2 730 543
Éléments hors trésorerie		
Variation de la juste valeur des instruments financiers	7 458	(70 656)
Amortissement des immobilisations corporelles	6 695 189	6 602 420
Gain sur cession d'immobilisations corporelles	–	(2 633)
Amortissement de l'aide en capital reportée	(4 417 945)	(4 408 719)
Augmentation du dépôt de client	71 518	–
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	(244 074)	–
Augmentation de la retenue de garantie	244 074	–
Augmentation (diminution) de la provision pour avantages sociaux futurs	(45 244)	86 717
Quote-part des actionnaires sans contrôle	(60 038)	12 023
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement (note 12)	(377 435)	(763 724)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	1 961 339	4 185 971
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements à court terme	(16 999 517)	(12 772 497)
Cession de placements à court terme	26 788 881	12 607 976
Acquisition d'immobilisations corporelles	(20 205 850)	(6 812 858)
Cession d'immobilisations corporelles	–	2 633
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(10 416 486)	(6 974 746)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du montant à payer au coentrepreneur	30 242	47 481
Augmentation de l'aide en capital reportée	19 054 974	3 982 539
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(7 248)	(12 139)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	19 077 968	4 017 881
Augmentation de l'encaisse	10 622 821	1 229 106
Encaisse au début	11 901 227	10 672 121
Encaisse à la fin	22 524 048	11 901 227

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

Notes afférentes aux états financiers consolidés

31 mars 2009

I. 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 Honoré-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. Modifications comptables

a) Adoption de nouvelles normes comptables

Le 1^{er} avril 2008, la Société a adopté les chapitres suivants du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA)* :

Chapitre 1535 : Informations à fournir concernant le capital

Le 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. Le chapitre précise les informations à fournir sur i) les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital de l'entité; ii) des données quantitatives sur les éléments inclus dans la gestion du capital; iii) le fait que l'entité s'est conformée aux exigences en matière de capital auxquelles elle est soumise en vertu de règles extérieures; et iv) si l'entité ne s'est pas conformée aux exigences en question, les conséquences de cette inapplication. Les exigences concernant les informations à fournir relatives au présent chapitre figurent à la note 17.

Chapitres 3862 et 3863: Instruments financiers - informations à fournir et présentation

Les chapitres 3862 et 3863, « Instruments financiers - informations à fournir » et « Instruments financiers - présentation », précisent les informations qui doivent être fournies de façon à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et de la performance financière de l'entité; la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers, ainsi que la façon dont l'entité gère ces risques. Ils établissent aussi des normes de présentation pour les instruments financiers et les dérivés non financiers. Ces normes aident les utilisateurs des états financiers à évaluer la nature et le classement des instruments financiers ainsi que les flux de trésorerie qui en découlent. Les exigences concernant les informations à fournir relatives aux présents chapitres figurent à la note 18.

b) Modifications comptables futures

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064 de son Manuel, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » qui remplace le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels »

et le chapitre 3450, « Frais de recherche et de développement ». Ce chapitre définit les normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition après leur comptabilisation initiale et celle des actifs incorporels par des entreprises à but lucratif. Les normes concernant les écarts d'acquisition sont les mêmes que celles qui figuraient dans l'ancien chapitre 3062. Les nouvelles normes entreront en vigueur pour l'exercice de la Société se terminant le 31 mars 2010. La Société déterminera l'incidence que ces normes pourraient avoir sur ses états financiers.

Normes internationales d'information financière (« IFRS »)

En février 2008, le Conseil des normes comptables (« CNC ») du Canada a confirmé que les PCGR, utilisés par les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes, seront remplacés par les IFRS pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. La Société prépare actuellement son plan de basculement aux IFRS. Le plan visera particulièrement à relever les différences entre les IFRS et les méthodes comptables de la Société, à évaluer leur incidence sur les états financiers consolidés de la Société et le cas échéant, à analyser les différentes méthodes comptables que la Société pourrait choisir d'adopter. Par conséquent, à l'heure actuelle, la Société ne peut établir raisonnablement l'incidence de cette modification comptable prévue sur sa situation financière et sur ses résultats financiers consolidés.

3. Sommaire des principales conventions comptables

.....

Les présents états financiers consolidés sont dressés 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 opérations et soldes intersociétés ont été éliminés des états financiers consolidés.

b) Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé pour combler l'excédent des charges sur les produits relativement à l'exploitation est présenté à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu.

La portion du crédit parlementaire utilisée 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 Société 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 à payer au Canada. La politique de la Société 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 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 environnementale peuvent être capitalisés. Les charges liées aux réparations et à l'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 de l'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 produits

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 intérêts créditeurs à l'exception des intérêts sur les instruments financiers détenus à des fins de transaction, sont calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif;
- Les intérêts créditeurs sont comptabilisés à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu au poste Intérêts sans égard au classement de l'instrument financier connexe.

e) Avantages sociaux futurs

Indemnités de départ

À la cessation d'emploi, les salariés 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 salariés 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 salariés 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 patronales. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations salariales exigées, 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. 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 salariés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les salariés 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 salariés 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 considéré. 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 la Société estime 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 autres frais liés aux mesures environnementales sont passés en charges dès qu'ils sont engagés.

h) Conversion des devises

Les opérations libellées en devises autres que les dollars canadiens ont été converties en dollars canadiens comme suit : les actifs et les passifs monétaires ont été convertis au taux de change en vigueur à la fin de chaque exercice et les produits et charges, aux taux de change moyens à la fin de chaque exercice; les actifs et les passifs non monétaires ont été convertis au taux de change moyen pondéré annuel. Les pertes ou les gains de change sur les actifs et passifs financiers sont constatés dans l'état consolidé des résultats et du résultat étendu.

i) Actifs financiers et passifs financiers

Les instruments financiers sont évalués à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. L'évaluation ultérieure des instruments financiers dépend de leur classement, lequel est présenté dans le tableau suivant :

Catégories	Instruments financiers
Actifs financiers détenus à des fins de transaction	Encaisse Bons du Trésor Certificats de dépôts Obligations garanties
Actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance	Dépôts à terme
Prêts et créances	Créances Avance au coentrepreneur Intérêts courus à recevoir
Autres passifs financiers	Créditeurs Dépôt de client Montant à payer au coentrepreneur

Les actifs financiers détenus à des fins de transaction sont comptabilisés à la juste valeur au bilan. Les gains et les pertes découlant de la variation de la juste valeur sont constatés dans les résultats consolidés de l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les variations de la juste valeur qui sont comptabilisées dans le bénéfice comprennent les intérêts créditeurs et sont présentées sous le poste Intérêts.

Les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance sont évalués au coût après amortissement. Les intérêts sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif et comptabilisés dans l'état consolidé des résultats et du résultat étendu.

Les actifs classés comme prêts et créances sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif, qui correspond habituellement au montant constaté initialement déduction faite de toute provision pour créances douteuses.

Les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

4. Placements

La Société investit dans le marché monétaire. Les placements sont principalement composés de dépôts à terme et de certificats de dépôt. Ces placements sont détenus jusqu'à leur échéance ou détenus à des fins de transaction et leur taux de rendement a varié de 2,19 % à 4,78 % pour l'exercice terminé le 31 mars 2009 (3,75 % à 5,16 % en 2008). Les échéances sont en moyenne de 315 jours (174 jours en 2008).

(en dollars)	2009	2008
Placements à court terme		
Placements détenus jusqu'à leur échéance		
Dépôts à terme (juste valeur de		
898 341 \$ en 2009 et de		
1 408 368 \$ en 2008)	875 000	1 375 000
Actifs financiers détenus à des fins de transaction		
Bons du Trésor	–	10 226 418
Certificats de dépôt	1 130 621	999 317
Obligations garanties	–	573 479
Total	2 005 621	13 174 214
Placements à long terme		
Placements détenus jusqu'à leur échéance		
Dépôts à terme (juste valeur de		
1 177 634 \$ en 2009)	1 125 000	–
Actifs financiers détenus à des fins de transaction		
Certificats de dépôt	246 771	–
Total	1 371 771	–

5. Avance et montant à payer au coentrepreneur

L'avance et le montant à payer au coentrepreneur portent intérêt à des taux variant de 3,03 % à 3,82 % (2,57 % à 4,39 % en 2008) et sont remboursables à vue. Le montant à payer a été présenté à long terme, car aucun remboursement n'est prévu au cours du prochain exercice. Au 31 mars 2009, leur valeur comptable se rapprochait de leur juste valeur.

6. Montant à recevoir du Canada

Ce montant représente la contrepartie pour la tranche de la retenue de garantie de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, relative à un contrat, qui sera payée uniquement en décembre 2013 (voir la note 8 ci-après).

Au moment du paiement de la retenue de garantie en 2013, la filiale présentera une demande de financement au Conseil du Trésor.

7. Immobilisations corporelles

(en dollars)	2009		2008	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
Terrains	4 615 223	–	4 615 223	4 234 733
Ponts et routes	306 293 287	148 234 667	158 058 620	150 585 081
Véhicules et matériel	7 584 588	5 699 407	1 885 181	1 966 607
Bâtiments	5 567 358	3 259 126	2 308 232	2 221 146
Améliorations des ponts et des infrastructures	1 109 142	1 080 559	28 583	45 177
Projets en voie de réalisation	25 237 320	–	25 237 320	9 595 851
Obligation environnementale (note 15 b)	1 000 000	–	1 000 000	1 000 000
Matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	58 245	58 245	–	–
	351 465 163	158 332 004	193 133 159	169 648 595

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 à la rubrique Ponts et routes, sont entièrement 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. Retenue de garantie

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, retient temporairement un montant sur le total des sommes à payer à un entrepreneur pendant l'exécution des travaux afin de s'assurer que ce dernier honore ses obligations relatives à la garantie, à la rectification et à la correction des défauts de l'ouvrage. Le projet est divisé en trois parties et la période de garantie applicable à chacun des éléments commencera suivant la délivrance du certificat d'achèvement de l'ouvrage en question. Toutefois, ces périodes de garantie prendront fin à une date commune stipulée au contrat, soit le 17 décembre 2013. Le contrat prévoit que la filiale paiera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de tout montant payable par l'entrepreneur conformément aux clauses de garantie du contrat) après l'expiration de la période de garantie. Des intérêts seront applicables à la retenue de garantie après la délivrance des certificats d'achèvement.

9. Aide en capital reportée

(en dollars)	2009	2008
Solde au début	130 000 186	130 426 366
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	28 115 411	3 982 539
Amortissement	(4 417 945)	(4 408 719)
Solde à la fin	153 697 652	130 000 186

10. Produits et charges 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.

II. Avantages sociaux futurs

a) Prestations de retraite

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la coentreprise et tous leurs salariés 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 salariés admissibles participent à un régime à cotisations déterminées. Les cotisations patronales et salariales à ces régimes au cours de l'exercice s'établissent comme suit :

(en dollars)	2009	2008
Cotisations patronales	805 396	673 312
Cotisations salariales	308 525	253 121

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 salariés 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)	2009	2008
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 616 918	1 505 258
Coût des services rendus au cours de l'exercice	204 402	229 672
Indemnités versées au cours de l'exercice	(263 090)	(118 012)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 558 230	1 616 918
Tranche à court terme incluse dans les créditeurs	(271 402)	(284 846)
Tranche à long terme	1 286 828	1 332 072

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

(en dollars)	2009	2008
Augmentation des créances	(33 868)	(268 689)
Diminution de l'avance au coentrepreneur (note 5)	440	248 270
Diminution (augmentation) des intérêts courus à recevoir	(61 920)	61 983
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	(279 257)	77 870
Diminution (augmentation) du montant à recevoir du Canada	1 166 641	1 042 324
Augmentation (diminution) des créditeurs	(1 128 129)	(1 993 727)
Augmentation (diminution) des produits reportés	(41 342)	68 245
Variation nette	(377 435)	(763 724)

Dans ce tableau, un montant de 9 973 903 \$ (aucun en 2008) est exclu du montant à recevoir du Canada en raison de l'acquisition d'immobilisations et une somme de 9 973 903 \$ (aucune en 2008) est exclue des créditeurs qui découle également de l'acquisition d'immobilisations.

13. Opérations entre apparentés

En plus des opérations entre apparentés déclarées ailleurs 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 401 976 \$ (312 835 \$ en 2008) auprès d'apparentés. Au 31 mars 2009, la Société a comptabilisé des créances sur apparentés de 341 835 \$ (246 835 \$ en 2008).

14. Engagements

a) Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser au cours des exercices futurs en vertu d'une entente conclue pour des services de police s'établit à 3,5 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2011 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 réparation, de contrats d'approvisionnement, de contrats d'entretien, d'ententes de services professionnels et de baux, à verser une somme de 79 706 916 \$ jusqu'en 2014. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

(en dollars)

2010	53 428 656
2011	24 884 829
2012	1 317 202
2013	69 159
2014	7 070

15. Éventualités

- 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.
- Sur le plan environnemental, la Société a fait un inventaire de toutes ses biens 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'enfouisse-

ment exploité 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 peuvent être nécessaires.

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 menée au cours de l'exercice 2006-2007, la filiale a évalué un passif estimatif de 1 000 000 \$ au 31 mars 2009 (1 000 000 \$ au 31 mars 2008). La filiale soumettra ultérieurement 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 Société doit exécuter des travaux majeurs dans le réseau dont elle est responsable. Les principaux projets majeurs de la Société sont les suivants :

Pont Honoré-Mercier : Le remplacement du tablier de la section fédérale du pont Honoré-Mercier devrait être exécuté au moyen de deux contrats. En juin 2006, le Conseil du Trésor a approuvé un montant de 85 millions de dollars et une seconde tranche de 50 millions en janvier 2009 pour la réalisation de ce projet incluant les coûts directs et indirects. Ces montants sont fondés sur une estimation effectuée par un consultant dans le cadre d'une étude de faisabilité. Au 31 mars 2009, le coût total estimatif s'élève à 135 millions de dollars. Les travaux de remplacement du tablier ont débuté sur le pont au printemps 2008 et devraient se terminer à l'automne 2011.

Extrémité nord de l'Île des Sœurs : À la suite des travaux importants effectués au réseau routier de l'extrémité nord de l'Île des Sœurs par la Ville de Montréal - arrondissement de Verdun, le Conseil du Trésor a approuvé un investissement de 11 millions de dollars en janvier 2009 pour la réalisation de certains travaux de génie civil et pour faciliter l'intégration de ces projets avec le réseau existant. Les travaux seront exécutés à l'été de 2009.

Pont Champlain : En mars 2009, le Conseil du Trésor a approuvé un investissement de 212 millions de dollars sur une période de dix ans pour le pont Champlain afin de maintenir la structure entièrement opérationnelle et sécuritaire. Les travaux débiteront au printemps de 2009.

17. Gestion du capital

.....

La Société définit la structure de son capital comme étant son capital-actions, son capital d'apport et ses bénéfices non répartis, et elle est régie aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation

préalable du gouvernement. Elle doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour négocier tout emprunt. Cependant, la Société n'a aucun accès à du financement externe et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant avec prudence ses produits et ses charges, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses opérations financières afin de s'assurer d'atteindre ses objectifs tout en poursuivant son exploitation.

18. Instruments financiers

.....

Juste valeur

La valeur comptable des créances, des créditeurs et de l'avance au coentrepreneur se rapproche de leur juste valeur étant donné l'échéance à court terme de ces instruments financiers.

Instruments dérivés

La Société ne détenait aucun instrument dérivé au 31 mars 2009.

Objectifs et politique en matière de gestion des risques financiers

La Société est exposée à divers risques financiers, dont le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché qui résultent de ses activités d'exploitation. La direction est chargée d'établir les niveaux acceptables de ces risques et de déterminer leur incidence respective sur les activités de la Société. La Société ne conclut aucune entente relative à des instruments financiers, notamment des instruments financiers dérivés, à des fins de spéculation.

Risque de crédit

Le risque de crédit s'entend du risque qu'une partie à un instrument

financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière.

La Société est assujettie au risque de crédit pour ce qui est de son encaisse, des dépôts à terme, des bons du Trésor, des certificats de dépôts, des créances, de l'avance au coentrepreneur et du montant à recevoir du Canada. La Société gère ce risque en traitant uniquement avec des membres de l'Association canadienne des paiements ou le gouvernement et en surveillant de près l'attribution de crédit et le recouvrement en ce qui concerne les clients commerciaux. En règle générale, la valeur comptable présentée dans le bilan consolidé de la Société en ce qui a trait à ses actifs financiers exposés au risque de crédit, déduction faite de toute provision pour pertes, représente le montant maximal exposé au risque de crédit. Le risque de crédit de la Société n'est pas un risque important.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité s'entend du risque que la Société ne soit pas en mesure de respecter ses obligations à leur échéance.

La Société est également exposée à ce risque principalement en raison de sa dépendance à l'égard des crédits parlementaires. La Société gère le risque en établissant des budgets et des estimations détaillées de la trésorerie, et en assurant un suivi régulier. Le risque de liquidité est faible étant donné que la Société n'a pas d'emprunt et est financée en grande partie par le gouvernement du Canada. Le risque de liquidité de la Société n'est pas un risque important.

Risque de marché

La Société est assujettie au risque de taux d'intérêt sur ses placements. Pour réduire ce risque au minimum, la Société doit, conformément à sa politique de placement, investir la trésorerie excédentaire dans des

instruments très liquides et à faible risque. Si les taux d'intérêt avaient baissé de 1 % au cours de l'exercice, les intérêts créditeurs sur les soldes de caisse auraient diminué d'environ 136 366 \$ (19 994 \$ en 2008).

Les dépôts à terme, les certificats de dépôts, l'avance et le montant à payer au coentrepreneur portent intérêt à un taux fixe et par conséquent, la Société est exposée au risque de variation de la juste valeur résultant des fluctuations des taux d'intérêt. Une augmentation de 1 % des taux d'intérêt au 31 mars 2009 aurait donné lieu à une variation de la juste valeur des placements à long terme de la Société d'environ 29 803 \$ (62 961 \$ au 31 mars 2008).

La Société est assujettie au risque de change sur les péages perçus en dollars américains aux passages internationaux. Une augmentation de 1 % dans le taux de change moyen au cours de l'exercice se serait soldée par une variation du bénéfice net d'environ 12 996 \$ (5 562 \$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2008).

La Société gère ce risque en ajustant périodiquement les taux des péages américains par rapport aux taux canadiens, et vice versa et en convertissant les soldes de comptes bancaires américains en dollars canadiens, le cas échéant. Le risque de change de la Société n'est pas important.

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 installer, 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 la résiliation, 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 comptabilisé pour l'exercice terminé le 31 mars 2009.

- b) La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, détient certaines structures érigées sur des terrains qu'elle ne détient pas 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 actuellement 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. Gain ou perte de change

La Société a encouru une perte de change de 62 528 \$ en 2009 (gain de 672 267 \$ en 2008).

21. Participation dans la coentreprise, La 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 au 31 mars 2009, ce qui tient compte des paiements effectués à la Société des ponts fédéraux Limitée dans les exercices précédents pour sa quote-part de l'excédent des produits par rapport aux charges.

(en dollars)	2009	2008
Actifs		
Court terme	1 307 971	1 915 509
Long terme	1 549 855	508 168
Passifs		
Court terme	670 432	285 524
Long terme	2 183 394	2 138 153
Résultats		
Produits	2 299 465	2 223 792
Charges	2 299 465	2 223 792
Bénéfice net		
	-	-
Flux de trésorerie		
Activités d'exploitation	635 379	603 438
Activités d'investissement	(887 727)	(661 167)
Activités de financement	(80 098)	(248 710)

22. Événements postérieurs à la date du bilan

- a) Depuis minuit le 31 mai 2009, l'accès au pont situé à Cornwall, en Ontario, et exploité par la filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, a été fermé à la circulation internationale et par conséquent, l'exploitant a cessé de percevoir des péages. La direction ne peut estimer l'ampleur de la perte de produits, ni la date de la réouverture.
- b) La Société des ponts fédéraux Limitée a obtenu l'approbation d'acquérir les actions en circulation de La Société du pont de la Rivière Ste Marie ce qui portera sa participation à 100 % et mènera à la mise en place d'une nouvelle entente intergouvernementale pour l'opération du pont.

23. Chiffres correspondants

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés de façon à les rendre conformes à la présentation de l'exercice considéré.

Bureaux corporatifs

<p>La Société des ponts fédéraux Limitée</p> <p>55, rue Metcalfe, bureau 1210 Ottawa (Ontario) K1P 6L5 Téléphone: 613 993-6880 Télécopieur: 613 993-6945 www.pontsfederaux.ca info@pontsfederaux.ca</p> <p>Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée</p> <p>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</p>	<p>La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée</p> <p>Case postale 836 Cornwall (Ontario) K6H 5T7 Téléphone: 613 932-5113 Télécopieur: 613 932-9086 www.cpivm.ca hsaaltink@sibc.ca</p> <p>The Thousand Islands Bridge Authority</p> <p>Case postale 10 Lansdowne (Ontario) K0E 1L0 Téléphone: 315 482-2501 Télécopieur: 315 482-5925 www.tibrige.com</p>	<p>La Société du pont de la Rivière Ste Marie</p> <p>Case postale 580 Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1 Téléphone: 705 759-5400 Télécopieur: 705 759-5405</p>	
--	---	---	--