

RAPPORT ANNUEL 09-10

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE ET SES SOCIÉTÉS FILIALES
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





Estacade du Pont Champlain à Montréal.

RAPPORT ANNUEL 2009-2010



TABLE DES MATIÈRES

4	Message du président du Conseil d'administration
8	Message de la présidente et première dirigeante
12	Faits saillants de l'année
16	Profil de la Société
20	Gouvernance
34	Objectifs et rendement de la Société
44	Rapport de gestion
62	Sommaires financiers des sociétés filiales
68	États financiers consolidés
98	Bureaux corporatifs

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

*Structure d'acier sous le pont
Honoré-Mercier à Montréal.*



J. Keith Robson, *Président*

Pour que La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) puisse remplir efficacement son mandat, il est essentiel qu'elle puisse compter sur une forte gouvernance d'entreprise. Cela permet à la Société d'atteindre à la fois ses objectifs en matière de politique publique et ceux de nature commerciale. L'organisation de la SPFL demeure complexe étant donné que chaque entité au sein du groupe dispose d'une structure organisationnelle distincte. Ma nomination à titre de président du conseil d'administration, en août 2009, a fait suite à l'examen spécial de 2008, réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada, lequel en est venu à la conclusion que la SPFL devait se pencher sur d'importants aspects relatifs à la gouvernance d'entreprise et à un financement durable.

Mon principal objectif, ainsi que celui du Conseil d'administration de la SPFL, consiste à diriger les efforts consentis par la SPFL afin d'apporter des changements concrets qui permettront de s'assurer que celle-ci soit imputable au niveau de son exploitation, qu'elle applique de sévères principes de gestion financière, qu'elle conserve la confiance de ses partenaires, de ses principaux intervenants et, ce qui importe avant tout, du grand public voyageur qui, quotidiennement, utilise ses ponts.

Au cours de l'année, le Conseil d'administration de la SPFL s'est particulièrement efforcé d'améliorer la surveillance exercée par l'entreprise. Par exemple, la structure du comité a été modifiée pour en accroître l'efficacité, et un examen complet des règlements de la SPFL a été mené à bien. Des amendements ont aussi été apportés dans le but de rendre plus limpides le rôle, la responsabilité et l'imputabilité de tous les directeurs et membres de la direction de la SPFL, tant pour la société mère que pour ses filiales. Dans le cadre de l'éclaircissement de ces rôles, la SPFL a été dotée de responsabilités accrues dans les domaines des finances et de la planification d'entreprise. De surcroît, un comité d'ingénierie d'entreprise a été mis sur pied pour procéder à des échanges de savoir-faire et contribuer à assurer la sûreté

et la sécurité constantes sur les ponts de la SPFL. Par l'entremise de la première dirigeante, des plans ont aussi été peaufinés en vue de l'implantation d'un cadre de travail d'entreprise pour la production améliorée de rapports en temps plus opportun, le tout afin de bonifier le flux de renseignements dirigé vers le Conseil d'administration de la SPFL. Grâce à ces initiatives, des progrès ont été accomplis quant à l'amélioration de la gouvernance; toutefois, la tâche est loin d'être terminée. Les améliorations de la gouvernance continueront de constituer, au cours des années qui viennent, l'un des plus importants objectifs de la SPFL.

L'entretien de l'infrastructure des ponts s'avère coûteux et la SPFL, avec son groupe vieillissant de structures de pont, est confrontée à d'importants déficits budgétaires, alors qu'elle s'efforce de garantir, à long terme, la sûreté et la sécurité de ses actifs. Au cours des dernières années, le gouvernement a fortement privilégié les infrastructures comme domaine d'investissement. La SPFL a consenti d'énormes efforts pour communiquer avec succès ses urgents problèmes de financement. D'importants engagements en matière de financement ont été mis en place, y compris la réfection du pont Honoré-Mercier ainsi qu'un investissement décennal dans le

pont Champlain à Montréal, la remise en état du complexe douanier à Sault Ste. Marie et la construction du pont du chenal Nord (North Channel Bridge). Un financement spécial a aussi été consenti pour contrebalancer les coûts associés aux fermetures provisoires du pont de Cornwall à l'été 2009.

Bien que chacun de ces investissements soit important, une grande partie de l'infrastructure des ponts de la SPFL, en particulier à Montréal, approche des limites de leur durée de vie espérée et, au cours des dix années qui viennent, des dépenses considérables s'imposeront pour continuer à garantir la sûreté et la sécurité des infrastructures. La SPFL continue de travailler en étroite collaboration avec le gouvernement afin d'identifier un financement durable à plus long terme susceptible d'assurer une exploitation efficace de tous les ponts sur lesquels elle a juridiction.

Ce fut une année remplie de succès où de nombreuses réalisations ont été rendues possibles par la solide participation des membres du Conseil de la SPFL et de ses filiales ainsi que par le dévouement des employés. D'importants défis se profilent à l'horizon et nous nous efforcerons d'exécuter le mandat de la SPFL avec excellence.

Projet de restauration des piles du pont Champlain en cours à Montréal.



MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ET PREMIÈRE DIRIGEANTE

En mai 2009, PJCCI a entrepris un projet de réfection du pont Champlain s'étendant sur 10 ans, au coût de 212 millions de dollars.



Micheline Dubé, *Présidente et première dirigeante*

La SPFL a un mandat significatif, soit d'être propriétaire et gestionnaire de certains des ponts et traverses les plus importants et stratégiques au Canada, y compris ceux situés sur le fleuve Saint-Laurent à Montréal et des traverses internationales à Cornwall, à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles. Ces structures jouent un rôle essentiel en reliant les transports et le réseau économique canadien au monde entier. Nous sommes fiers d'être en mesure de fournir un niveau d'intendance de fort calibre afin d'assurer que nos structures demeurent sécuritaires et efficaces tant pour les Canadiens que pour les visiteurs.

Le rapport annuel 2009-2010 décrit les actions importantes qui ont été réalisées par la SPFL et ses filiales afin d'atteindre les cinq objectifs clés suivants :

- maintenir des structures de pont sécuritaires et efficaces;
- réaliser une viabilité financière suffisante pour maintenir des structures de pont sécuritaires;
- gérer avec succès les projets des ponts principaux;
- assurer les fonctions de Conseil de la SPFL selon les meilleures pratiques de gouvernance;
- créer des communications efficaces pour tenir le Parlement bien informé.

Dans le cadre de cet organisme complexe, une grande partie de mon énergie a été consacrée à l'instauration de relations en 2009-2010, à la fois au sein de la SPFL et avec nos partenaires et nos collaborateurs, tels que Transports Canada. Ce fut un grand plaisir de travailler en étroite collaboration avec notre nouveau président du Conseil en titre, M. Keith Robson, alors que nous élaborons et implantons des améliorations en matière de gouvernance qui feront en sorte que le Conseil d'administration de la SPFL pourra, aussi efficacement que possible, surveiller les activités et les réalisations de la Société.

Un des points culminants en 2009-2010 a été la livraison par PJCCI de la première année du plus grand projet de réfection de pont jamais entrepris au Canada, soit le remplacement du

tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal. Ce projet est le résultat d'un accord tripartite entre les gouvernements du Canada, du Québec et le Conseil Mohawk de Kahnawake, une première au pays. Le projet est divisé en deux phases. Le contrat A couvre la section détenue par le fédéral sur la réserve de Kahnawake et a été attribué à un consortium d'entrepreneurs mohawk. Il a commencé au printemps 2009 et continue de progresser tel que planifié. Le contrat B s'applique aux portions fédérale et provinciale du pont et est présentement en appel d'offres afin de commencer plus tard en 2010. La conclusion du projet est prévue vers la fin de 2012.

Une autre initiative amorcée par PJCCI est son programme de réfection du pont Champlain sur 10 ans, un projet de 212 millions de dollars, qui a été annoncé par le gouvernement du Canada en mai 2009. Comme la plupart des ponts construits dans les années 1960, le pont Champlain est entretenu régulièrement pour assurer sa sécurité continue. Cependant, pour préserver sa sécurité future, PJCCI a mis en place un programme de réfection complète sur dix ans pour mettre en œuvre des projets spécifiques ne faisant pas partie de l'entretien annuel et des réparations régulières. L'interruption sera minimale pour les banlieusards, les camionneurs et les voyageurs pendant la réparation du pont, étant donné que la plus grande partie du travail sera exécutée en dessous du pont et en dehors des heures de pointe.

De plus, comme le pont Champlain aura bientôt 50 ans, PJCCI a lancé, en septembre dernier, une étude d'un an, pour explorer la faisabilité de construire une nouvelle structure le long du couloir du pont existant. L'étude déterminera le nombre de voies requises pour satisfaire la demande croissante et analysera aussi comment un système de transport public moderne pourrait être intégré dans une nouvelle structure pour relier le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud. L'étude sera entreprise en collaboration avec le ministère des Transports du Québec. Une fois l'étude terminée, les options ainsi que les recommandations seront partagées avec le gouvernement fédéral.

L'été dernier a été une période difficile pour la La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) à Cornwall. Un conflit impliquant l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Conseil mohawk d'Akwesasne a forcé la fermeture du pont international de la voie maritime pendant une bonne partie de l'été. Bien que le conflit ne soit toujours pas résolu, la CPIVM a maintenu un flot de trafic efficace depuis que la traverse a été rouverte. Les opérations de péage ont été déplacées de la réserve d'Akwesasne à Cornwall pour plus de sécurité et d'efficacité. La SPFL et sa filiale travaillent étroitement avec ses partenaires et les différents intervenants pour résoudre la question. Aussi, nous chercherons à obtenir l'approbation pour remplacer la travée

haute du pont du chenal Nord par un nouveau pont à travée basse.

En ce qui concerne les traverses internationales de Sault Ste. Marie et de Mille-Îles. Les résultats quant au fonctionnement sont restés profitables pendant 2009-2010, malgré une économie faible. Un projet de développement important implique le remplacement des équipements des douanes au pont international de Sault Ste. Marie. Une évaluation environnementale pour ce projet a été terminée en juin 2009 et un financement de 44,1 millions de dollars a été alloué par le gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. La conception du projet et les travaux de construction s'étendront sur une période approximative de cinq ans.

Nous exprimons notre reconnaissance au gouvernement fédéral pour avoir alloué un financement aux projets mentionnés ci-dessus, de même qu'à Transports Canada pour avoir œuvré en notre nom à l'obtention de ces sommes indispensables. Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a introduit des éléments de restriction des coûts, et la SPFL et ses filiales continueront de se conformer à l'esprit régissant cette restriction des dépenses. Ceci étant dit, comme la responsabilité principale de la SPFL consiste à garantir la sûreté et la sécurité de l'ensemble de ses structures, elle gèrera les risques de façon à assurer en tout temps la sécurité des usagers des ponts. Dans le cadre de ce contexte d'exploitation, la SPFL élaborera en 2010-2011 des stratégies

visant à garantir sa viabilité financière, et ce, en recherchant un financement adéquat et en examinant diverses avenues susceptibles de lui générer des revenus qui lui permettront d'entretenir à long terme et de façon adéquate son infrastructure de pont.

Grâce au travail acharné et au dévouement de tous les employés de la SPFL et de ses filiales, nous avons relevé le défi et nous continuerons à œuvrer, ensemble, à l'obtention d'un avenir plus prometteur.

Bretelle d'accès du pont Jacques-Cartier à l'île Sainte-Hélène.

Faits saillants de l'année

Mai 2009

- Lancement du contrat A - Projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier
 - Contribution de 212 millions \$ pour les projets de réfection du pont Champlain à Montréal (projet de réfection sur 10 ans)
-

Juin-juillet 2009

- Fermeture du pont international de la voie maritime à Cornwall pendant six semaines et suspension des opérations de péages pendant neuf semaines
 - Le ministère des Transports a émis une directive d'urgence pour la fermeture prolongée de la voie sud du pont évitant immédiatement une menace à la sécurité et la sûreté du passage international
 - Nouvelle entente internationale concernant les opérations du pont international de Sault Ste. Marie
-

Août 2009

- Nomination de M. J. Keith Robson à titre de président du Conseil de la SPFL
 - La CPIVM a rétabli le péage à la base du pont du chenal Nord à Cornwall et l'administration revient à l'île de Cornwall
-

Septembre 2009

- La Société du pont de la rivière Ste Marie devient une filiale en propriété exclusive
 - Étude de faisabilité sur le remplacement du pont Champlain
-

Novembre 2009

- Réouverture de la bretelle 4 du pont Honoré-Mercier
 - Assemblée annuelle publique de la SPFL
 - Appel d'offres pour le contrat B – projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier
-

Mars 2010

- Début des premières démolitions pour la réfection de 49 millions \$ du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie
- Budget de financement 2010 pour PJCCI : 31,8 M\$ en 2010-2011 et 18,7 M\$ en 2011-2012
- Budget de financement pour la CPIVM : 894 K\$ de crédits supplémentaires afin de poursuivre les opérations et de combler le manque de revenus causé par la fermeture du pont international de la voie maritime à l'été 2009

Sommaire quinquennal des faits saillants financiers

Sommaire financier De l'exercice terminé le 31 mars (000 \$)	2010	2009	2008	2007	2006
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	3 528	4 071	4 157	3 433	4 099
Baux et permis	4 626	4 754	4 799	4 811	4 839
Péages	4 160	5 013	5 118	4 665	4 827
Autre	250	745	1 161	1 108	677
Revenu total	12 564	14 582	15 235	14 017	14 442
Dépenses					
Entretien et exploitation	35 607	21 185	26 739	29 342	25 368
Administration	9 438	8 200	7 166	8 046	7 966
Dépense d'exploitation du pont des Mille-Îles	2 339	3 219	2 358	2 772	2 516
Amortissement	6 597	6 695	6 601	6 420	5 794
Total des revenus	53 981	39 299	42 864	46 580	41 644
Crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation	36 661	20 327	25 963	28 535	24 586
Bénéfices nets	24	88	2 731	325	991
Crédits parlementaires pour les dépenses en capital	43 156	28 115	3 983	3 318	6 901
Ratio de liquidités	2.5	2.4	4.1	3.3	4.2
Immobilisations corporelles	230 306	193 133	169 649	169 438	168 175
Avoir des actionnaires	60 300	60 277	60 189	57 446	56 293

Projets en importance Au 31 mars (en milliers de dollars)

	2010	2009	2008
Pont Honoré-Mercier	28 625	20 498	1 784
Pont Champlain	12 968	-	-
Pont de l'Île-des-Sœurs	11 792	834	-
Pont du chenal Nord	1 241	742	-
Complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie	405	-	-

Nombre d'employés à plein temps*

	2010	2009	2008	2007	2006
La Société des ponts fédéraux Limitée	14	11	11	10	10
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	47	45	45	44	43
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	17	17	17	21	21
Total	78	73	73	75	74

* Les ponts de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles sont opérés par des compagnies américaines.



Le pont des Mille-îles est situé dans la magnifique région touristique du même nom.

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

L'exploitation du pont des Mille-îles est assujettie à une entente internationale entre La Société des ponts fédéraux Limitée et The Thousand Islands Bridge Authority.

La SPFL gère l'ensemble de ses ponts à partir de son siège social situé à Ottawa et grâce à ses filiales en propriété exclusive : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) à Montréal, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) à Cornwall et La Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM) à Sault Ste. Marie. La SPFL a aussi des ententes binationales avec les opérateurs de ponts américains aux traversées internationales à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles.

La SPFL, une société d'État fédérale inscrite à la partie I de l'annexe III, a été constituée par décret en 1998, en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA). Les statuts de la SPFL énoncent que les activités de l'entreprise seront, à toutes fins pratiques, limitées à :

- a) l'acquisition des terrains pour construire, entretenir ou exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis. 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) l'acquisition des terrains pour construire, entretenir, gérer ou exploiter d'autres ouvrages ou propriétés, si le gouverneur en conseil considère que c'est nécessaire;
- c) l'acquisition ou obtention du statut de cessionnaire de la totalité ou d'une partie des actifs, droits ou entreprises de – et transférés par – la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL); et
- d) la location, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, à toute personne de terrains, actifs ou centrales hydroélectriques détenus par la Société en son nom, sous le contrôle ou au nom de l'AVMSL, ou détenus au nom de Sa Majesté.

La CGVMSL a transféré notamment des actifs et des structures, ainsi que ses participations dans des actions émises et en circulation de sa filiale en propriété exclusive Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) à Montréal, et dans la coentreprise avec son partenaire américain, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) à Cornwall. Parallèlement, la SPFL a assumé la responsabilité de la portion canadienne du pont international des Mille-Îles, conjointement avec la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA, l'organisme du gouvernement américain) qui en est l'exploitant. La SPFL est ultimement responsable de tous les travaux d'entretien et de réparation des installations canadiennes, conformément à une entente binationale. En 2000, la SPFL a acquis une participation de 90,7 % dans la Société du pont de la Rivière Ste. Marie (SPRSM), qui a fait l'acquisition – au coût de 2 \$ - de la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie auprès de l'International Bridge Authority (IBA), l'organisme américain chargé de l'exploitation de la traversée. L'IBA relève d'un conseil d'administration international conjoint, la Sault Ste Marie Bridge Authority (SSMBA). En septembre 2009, la SPFL a fait l'acquisition de la totalité des actions en circulation, de sorte que la SPRSM est maintenant une filiale en propriété exclusive de la Société. Une nouvelle entente internationale conclue par les propriétaires du pont, la SPRSM et le ministère des Transports de l'État du Michigan, est entrée en vigueur en juin 2009.

*Prise de vue sous
le pont international de
Sault Ste. Marie.*

Profil de la Société

RAPPORT ANNUEL 2009-2010

	SPFL (Siège social)	La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM)	Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	Société du pont de la rivière Ste. Marie (SPRSM)	The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)
CRÉATION	1998 en vertu de la LCSA	1962 en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes, prorogée en 1979 en vertu de la LCSA	1978 en vertu de la LCSA	1955 en qualité d'organisme sans but lucratif; prorogée en 2008 en vertu de la LCSA	Accord international initial conclu en 1976
STATUT AU SEIN DE LA SPFL	Société mère	Filiale en propriété exclusive	Filiale en propriété exclusive	Filiale en propriété exclusive (1 ^{er} septembre 2009)	Agence américaine d'exploitation du pont, gérée par voie d'un accord international
CONSEIL D'ADMINISTRATION	Quatre administrateurs nommés par le gouverneur en conseil	Coentreprise de la SPFL et de la St. Lawrence Seaway Development Corporation -SLSDC (É.-U.). Chacune nomme quatre administrateurs, conformément aux dispositions de l'entente binationale. Le conseil de la CPIVM choisit le vice-président du conseil parmi les administrateurs américains, et le président du conseil parmi les administrateurs canadiens, en consultation avec le Conseil de la SPFL. Les huit membres sont nommés par la SPFL, et les membres des É.-U. sont nommés sur recommandation de la SLSDC.	Entre 5 et 7 membres du conseil d'administration sont nommés par le Conseil de la SPFL.	Conseil d'administration de neuf membres, nommés par le Conseil de la SPFL. Chacun des copropriétaires du pont international de la Rivière Ste. Marie (SPRSM et MDOT) nomme quatre administrateurs de la SSMBA, conformément aux dispositions de l'entente binationale. Propriétaire de la moitié canadienne de l'infrastructure du pont international de Sault Ste. Marie.	La TIBA est dirigée par un président du conseil américain, assisté de six de ses membres, soit trois du Canada et trois des É.-U. Les sept membres du conseil sont nommés par le Jefferson County Board of Legislators, et les membres du Canada sont nommés sur recommandation de la SPFL.
RESPONSABILITÉ PRINCIPALE	Propriétaire exclusif de : PJCCI, CPIVM et SPRSM Propriétaire de l'infrastructure de la portion canadienne des ponts internationaux de Cornwall et des Mille-Iles. Responsable de la supervision et des grands travaux de réfection.	Exploitation du pont international de Cornwall, y compris un couloir traversant l'île de Cornwall et deux ponts : Le pont du chenal Nord en territoire canadien, propriété exclusive de la SPFL; et Le pont du chenal Sud, qui couvre la zone frontalière, détenu à 32% par la SPFL (partie canadienne), et à 68% par sa contrepartie américaine, la SLSDC.	Propriété et gestion des principales structures et voies d'accès (ponts) dans la région métropolitaine de Montréal, comprenant : Pont Jacques-Cartier Pont Champlain Pont Honoré-Mercier Tunnel de Melocheville Autoroute Bonaventure (section) Estacade du pont Champlain.	La gestion de la traversée est assurée par l'américaine IBA, et la supervision est effectuée par la SSMBA. La SPRSM nomme les administrateurs canadiens siégeant à la SSMBA, et a la responsabilité des travaux en cours de réfection des installations douanières.	Supervision par le Canada de la traversée internationale composée de deux ponts distincts – l'un au Canada, l'autre aux É.-U. – et de petits ponts détenus conjointement entre les deux; toutes ces structures sont gérées par l'américaine TIBA.

GOUVERNANCE

Le pont des Mille-Îles vue de la rivière.

IMPUTABILITÉ À L'ÉGARD DU PUBLIC

En qualité de société d'État, la SPFL rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (« Ministre »), assisté du ministre d'État aux Transports. La Société est administrée par un conseil d'administration (Conseil de la SPFL), qui se compose d'un président et de trois autres administrateurs ainsi que de la présidente et première dirigeante. Chacun de ces postes est comblé ou approuvé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil de la SPFL rend compte de l'intendance de la Société au ministre. Tout au long de l'année, les grandes orientations fournies par le gouvernement, par l'entremise du ministre, guident le processus décisionnel du Conseil de la SPFL et l'élaboration du plan d'entreprise annuel.

Chaque année, la SPFL a la responsabilité publique de répondre aux questions posées par le ministre et de déposer son rapport annuel ainsi que le sommaire de son plan d'entreprise annuel au Parlement. À travers ces documents, la SPFL analyse son rendement selon les objectifs, les stratégies et les objectifs de performance fixés dans son plan d'entreprise annuel.

Imputabilité

Les responsabilités du Conseil de la SPFL sont d'assurer une surveillance de niveau élevé de l'organisation et de lui donner une orientation stratégique, de suivre de près sa performance financière, d'approuver les budgets consolidés et les états financiers, d'adopter les politiques et les règlements, de nommer les directeurs des filiales, de s'assurer que les risques sont identifiés et que des mesures sont mises en place pour les contrer ainsi que d'exercer une gouvernance adéquate. Dans le cadre de ce dernier rôle, outre le fait de s'assurer que les ressources de l'organisation sont protégées et utilisées avec

efficacité et efficience, le Conseil s'efforce de favoriser le maintien de bonnes relations avec toutes les instances gouvernementales, le public et les autres intervenants. La première dirigeante est tenue de rendre compte au Conseil de la SPFL de la gestion et de la performance quotidienne de la Société. Le Conseil évalue annuellement le rendement de la première dirigeante.

Indépendance

Les postes de président du Conseil et de première dirigeante sont distincts. De plus, le Conseil accueille normalement à ses réunions la première dirigeante et le vice-président aux affaires juridiques et secrétaire de la Société. À l'occasion, la haute direction assiste aux réunions du Conseil pour effectuer des présentations ou déposer des rapports. Les membres du Conseil de la SPFL sont tenus d'agir honnêtement, prudemment, avec diligence et en toute bonne foi, conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Ils sont informés des dispositions visant à prévenir les conflits d'intérêts

à l'intérieur des règlements et de l'organisation, auxquels ils doivent se conformer et sont tenus de s'abstenir lors de décisions pouvant les placer en conflit d'intérêt. La SPFL exige que chaque nouveau membre reconnaisse avoir compris les principes énoncés dans le Code sur les conflits d'intérêts à l'intention des administrateurs.

Comités du Conseil de la SPFL

Conformément aux saines pratiques de gouvernance, les deux comités permanents du Conseil présentés ci-dessous s'assurent que toutes les initiatives et mesures importantes sont pleinement passées en revue afin de formuler des recommandations au Conseil de la SPFL sur les sujets qui relèvent de leur compétence. Chaque comité se compose d'au moins trois administrateurs, dont l'un est nommé président par le Conseil.

Comité de gouvernance

Le comité de gouvernance est chargé de faire des recommandations au Conseil en ce qui a trait aux questions de gouvernance, aux nominations au Conseil et aux ressources humaines.

Comité de vérification

Le comité de vérification est chargé de faire des recommandations au Conseil en ce qui a trait aux questions touchant les règles d'intégrité et de conduite, les communications financières, les pratiques de saine gestion, la gestion des risques et les besoins en matière d'assurance.

Processus de vérification

Le processus de vérification prévoit l'apport de vérificateurs externes et internes. Le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) procède à une vérification annuelle des comptes de la SPFL afin de s'assurer que les états financiers donnent une image fidèle des résultats d'exploitation et de la situation financière de la SPFL, et que les transactions ont été effectuées conformément aux principes comptables généralement reconnus et à la partie X de la *LGFP*. Il effectue également un examen spécial au moins tous les dix ans (le dernier s'est déroulé en 2008) afin de s'assurer que les actifs font l'objet d'une protection et d'un contrôle adéquats, que les ressources financières, humaines et physiques sont gérées efficacement, de même que le fonctionnement de l'organisation. Le BVG assure un suivi étroit des progrès réalisés par la SPFL au chapitre de la transition vers les normes de comptabilité de l'État.

Les filiales PJCCI et CPVM, à titre de sociétés de la Couronne autonomes, sont aussi assujetties

à une vérification par le BVG. La vérification de SPRSM relève d'une firme privée.

La vérification interne permet à la Société d'atteindre ses objectifs en lui fournissant une approche méthodique et rigoureuse en matière d'évaluation et d'amélioration de l'efficacité de ses procédures de gestion du risque, de contrôle et de gouvernance. La plus récente vérification interne a été menée à terme en juin 2009 et a permis une analyse du cadre d'évaluation des risques qui appuiera le développement de la gestion des risques de l'organisation. La vérification précédente qui se penchait sur les technologies de l'information, les achats et les services professionnels n'a trouvé aucune lacune. Chaque filiale procède également à des vérifications internes des aspects de son exploitation qui lui sont propres. Depuis lors, le comité de vérification a approuvé la mise en place d'une nouvelle direction de la vérification interne et la rédaction d'une version préliminaire d'une politique visant à encadrer le plan pluriannuel de vérification interne.

Orientation

Dans le cadre d'un programme consolidé de formation, la SPFL accueille ses nouveaux administrateurs avec une présentation et une formation portant sur l'imputabilité, les structures de reddition de comptes et les règlements. Les nouveaux administrateurs y sont renseignés sur les différents ponts de la SPFL et, en compagnie de la haute direction, passent en revue les enjeux stratégiques. Ils reçoivent aussi des exemplaires de documents fédéraux portant sur la gouvernance d'entreprise et participent à une séance d'information sur les rôles et les responsabilités, l'éthique et les conflits d'intérêts en plus d'assister à un cours magistral sur la gouvernance.

Évaluation du rendement

Au cours de 2009, le Conseil de la SPFL a procédé à une auto-évaluation. Le rendement affiché par la plupart des administrateurs se situait au-dessus de la moyenne.

Réalisations

Au cours de 2009-2010, le Conseil de la SPFL a approuvé le rapport annuel de l'année antérieure, le plan d'entreprise, les règlements amendés sur la gouvernance, les états financiers et la nouvelle stratégie sur la gouvernance. D'autre part, il a passé en revue la performance obtenue par rapport aux objectifs du plan d'entreprise. En tout, il y a eu :

- sept réunions régulières du Conseil de la SPFL;
- neuf réunions du Conseil sous forme de conférence téléphonique;
- une assemblée annuelle publique;
- la rencontre stratégique annuelle de la Société au cours de laquelle ont été définis les objectifs et les orientations pour 2010-2011 et à laquelle assistent les membres du Conseil de la SPFL, les présidents des conseils des filiales et les membres de la haute direction de la Société;
- sept réunions du comité de vérification;
- cinq réunions du comité de gouvernance;
- une réunion conjointe des Conseils de la SPFL et de CPIVM; et
- des visites du Conseil aux installations de PJCCI, de CPIVM et de TIBA.

Rémunération

Conformément à la FAA, le gouverneur en conseil fixe la rémunération versée au président du Conseil, aux autres administrateurs et à la première dirigeante. La rémunération du président du Conseil se conforme aux « Lignes directrices concernant la rémunération des titulaires à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil dans les sociétés d'État » du gouvernement et consiste en un salaire annuel se situant entre 6 400 \$ et 7 500 \$ et une indemnité quotidienne de 400 \$ pour sa participation aux réunions du

Conseil et de comités ainsi que pour l'exercice des responsabilités spéciales de direction approuvées par le Conseil de la SPFL. Toujours en vertu des Lignes directrices, les administrateurs reçoivent un salaire annuel se situant entre 3 200 \$ et 3 800 \$ et une indemnité quotidienne de 400 \$ pour des tâches similaires. Les indemnités quotidiennes sont également versées pour le temps qu'ils consacrent à des activités commerciales de la SPFL, telles qu'approuvées par le Conseil d'administration, conformément aux Lignes directrices concernant la rémunération des titulaires à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil dans les sociétés d'État (2000). Les administrateurs se voient rembourser toutes les dépenses jugées raisonnables qu'ils déboursent, y compris les frais de déplacement, l'hébergement et les repas alors qu'ils exécutent leurs tâches pour le compte de la SPFL.

Imputabilité du portefeuille de la SPFL

Les trois filiales en propriété exclusive sont dirigées par un conseil d'administration qui est nommé par le Conseil de la SPFL conformément à l'article 106 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (quatre des huit membres du Conseil du CPIVM, dont l'un doit être un Canadien, sont assujettis à une recommandation de son partenaire des É.-U., la SLSDC). Les Conseils des filiales sont également régis par les obligations qui leur incombent et qui sont

énoncées dans la *Loi sur la gestion des finances publiques* (p. ex. les articles 109 à 116).

Chaque conseil de filiale est chargé de mettre en place les comités nécessaires à la supervision adéquate des activités de la filiale dont il doit rendre compte. Ces comités couvrent, sans s'y limiter, la vérification, la gouvernance, la gestion des risques et les ressources humaines. Le directeur général de chaque filiale se rapporte à son conseil d'administration. Les administrateurs des filiales doivent rendre compte au Conseil de la SPFL. La SPFL doit également recommander les candidats aux postes d'administrateurs canadiens que devra nommer la Thousand Islands Bridge Authority, à qui se rapporte l'exploitant de la portion américaine du pont international des Mille-Îles.

La relation qu'entretient le Conseil de la SPFL avec les conseils de filiales illustre le fait que, d'un point de vue juridique, la société mère et ses filiales sont des entités juridiques distinctes qui doivent se conformer aux objectifs généraux de la Société et aligner leurs stratégies sur ceux-ci. Le mandat de la SPFL ainsi que les politiques gouvernementales, les approbations et les lettres d'attente formulées par le ministre responsable de la Société en fixent les grandes orientations stratégiques. Conformément aux pratiques de gouvernance prévalant dans les

secteurs public et privé, qu'adoptera la Société au cours des prochaines années, le Conseil de la SPFL produira des lettres d'attente annuellement à l'intention de la première dirigeante de la SPFL et des présidents des conseils d'administration des filiales, soulignant le rôle et les responsabilités qui leur sont confiés dans l'optique de ces orientations stratégiques. Ces lettres servent d'entente entre la SPFL et chacune de ses filiales, et couvrent notamment les attentes en matière de rendement, d'enjeux publics et de priorités d'ordre stratégique. La production de rapports d'étape permettra d'assurer un suivi des résultats obtenus et, le cas échéant, d'adopter les mesures appropriées.

En qualité de société mère, la SPFL soutient ses filiales en propriété exclusive en assurant la gestion des activités de l'ensemble de la Société. Plus particulièrement, la SPFL joue un rôle important de coordination en matière de finance, de planification stratégique, de communication, de gestion des ponts et d'élaboration de la politique générale de l'organisation. Dans l'optique d'une meilleure communication et d'une plus grande transparence – à l'interne et auprès des intervenants de l'extérieur – elle cerne les principaux messages à diffuser afin d'atteindre une plus grande cohésion, et facilite la diffusion rapide de l'information au bénéfice de tous.

À cet égard, la société mère constitue le seul lien avec Transports Canada et ses principales agences (échange d'information, préparation de documents) et doit soumettre toutes les questions pertinentes à l'attention du Conseil de la SPFL. La SPFL encourage les diverses unités et entités de la Société à collaborer et à mettre en commun leurs connaissances et leur expérience. Pour ce faire, elle crée à l'échelle de l'organisation des comités qui sont responsables de se pencher sur des questions clés (ingénierie, gestion du risque) et elle fait la promotion des meilleures pratiques dans plusieurs domaines d'intérêts (manque de financement, besoins des intervenants, etc.).

La SPFL est également responsable de certains aspects des projets liés aux ponts internationaux. Ainsi, comme propriétaire de pont à Cornwall, la SPFL gérera le remplacement du pont du chenal Nord. À la traversée des Mille-Îles, la SPFL assume la responsabilité des projets d'immobilisation relatifs au pont canadien. Enfin, à la traversée de Sault Ste. Marie, la Société assume la responsabilité des travaux de sa filiale, SPRSM, et, à titre d'exemple, gère les travaux de réfection majeurs des installations douanières canadiennes.

Mandat

La SPFL a été créée en 1998 dans le but d'assurer la supervision des ponts relevant de son autorité et de rendre compte de son administration, en plus de donner une orientation stratégique aux exploitants des ouvrages qu'elle régit. La Société a pour mandat d'assurer une gestion des plus rigoureuses afin que les structures de ponts relevant de son autorité soient sécuritaires et servent adéquatement les usagers. La Société met également son expertise et ses conseils au service du gouvernement fédéral en matière de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation de ponts.

Les valeurs

La direction et le personnel de la SPFL fondent leurs décisions et leurs interventions sur huit valeurs principales :

- la sûreté et la sécurité des usagers et des installations;
- un niveau élevé de service à la clientèle et de satisfaction des usagers;
- l'excellence au niveau de l'expertise et des compétences;
- la préservation de l'environnement;
- de saines méthodes de gestion et de gouvernance;
- l'utilisation efficace des ressources;
- des alliances et des partenariats stratégiques durables;
- la transparence dans les communications, le respect et la reconnaissance de la contribution de tous.

Le code de déontologie

La SPFL dispose d'une politique et des procédures en ce qui a trait à la divulgation des intérêts personnels des employés partout où ceux-ci peuvent être ou sembler être incompatibles avec les tâches qu'ils accomplissent pour la Société. Elle s'est également dotée de politiques et de procédures afin de s'assurer que les affaires de la Société soient menées dans le meilleur intérêt du public canadien.

L'autoroute Bonaventure en direction du pont Champlain à Montréal.



La Société des ponts fédéraux Limitée (au 31 mars 2010)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration

J. Keith Robson¹
Président

Deborah Tropea²
Vice-présidente

Raymond Brunet³
Administrateur

Claude Francoeur⁴
Administrateur

Principaux dirigeants et haute direction

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

Natalie Kinloch
*Chef des services financiers et
administratifs*

Glenn W. Hewus
*Vice-président principal, ingénierie
et construction*

Jacques E. Pigeon, QC.
*Vice-président aux affaires
juridiques et secrétaire
de la Société*

Chris Nicholl
*Vice-président, planification
stratégique et politique*

André Girard
Vice-président, communications

Gérard Lalonde
*Directeur, services administratifs
et trésorier*



Comités du conseil d'administration de la SPFL

Comité de vérification

Deborah Tropea
Présidente

J. Keith Robson
Membre

Claude Francoeur
Membre

Comité de gouvernance

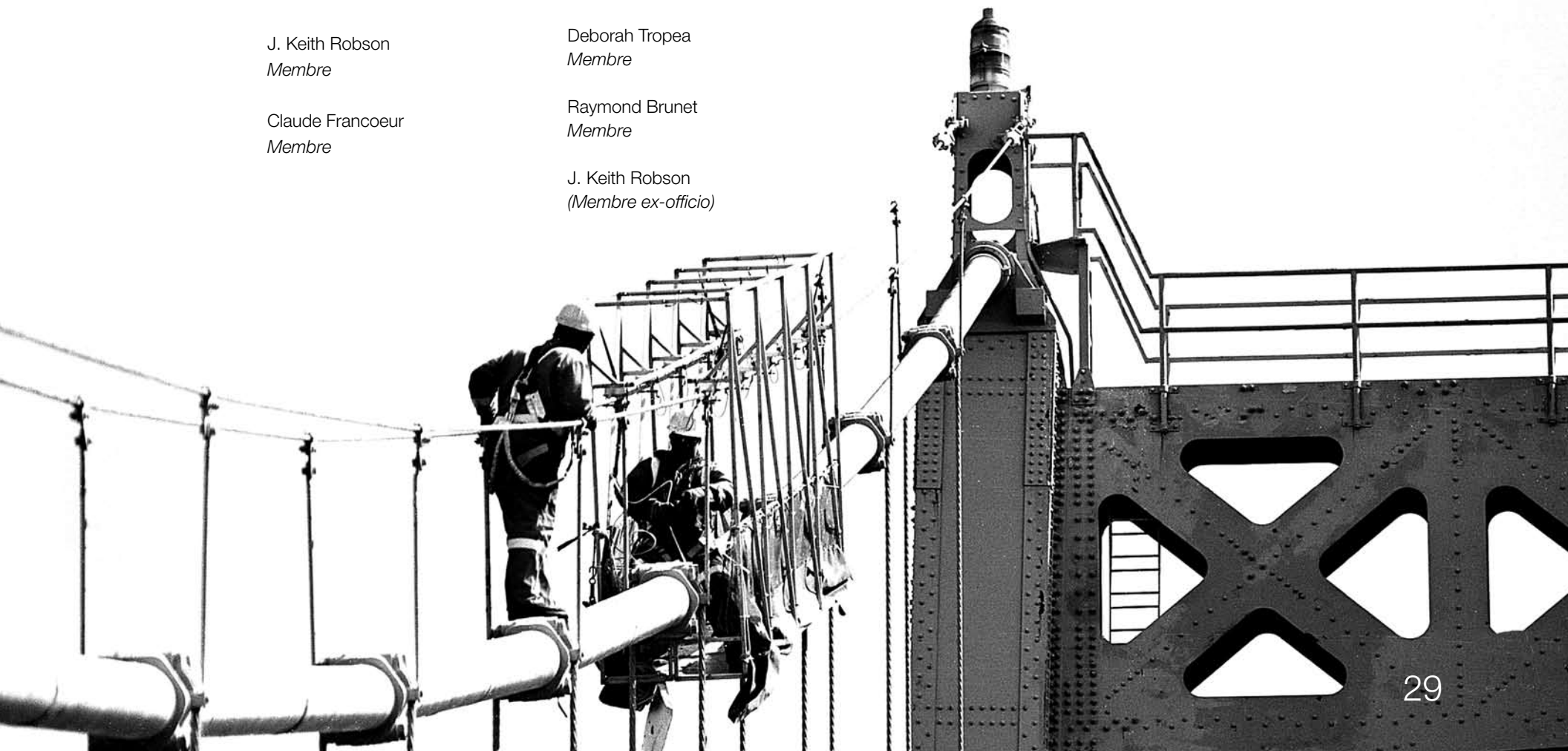
Claude Francoeur
Président

Deborah Tropea
Membre

Raymond Brunet
Membre

J. Keith Robson
(Membre ex-officio)

*Travaux au pont du chenal Nord du pont
international de la Voie maritime à Cornwall.*



Les ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (au 31 mars 2010)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration

Paul Kefalas
Président

VACANT
Vice-président

Yvon Bourget
Administrateur

Denise Hébert
Administrateur

Serge Martel
*Administrateur, secrétaire
de la Société*

Principaux dirigeants et haute direction

Glen P. Carlin
Directeur général

Sylvie Lefebvre
Avocate-conseil

Claude Lachance
Directeur principal, administration

Guy Mailhot
Directeur principal, ingénierie

Claude DeGuisse
Directeur principal de projets

Comités du conseil d'administration de PJCCI

Comité de vérification

Denise Hébert
Présidente

Serge Martel
Membre

Yvon Bourget
Membre

Comité de gouvernance

Paul Kefalas
Président

Yvon Bourget
Membre

Denise Hébert
Membre

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

Yvon Bourget
Président par intérim

Paul Kefalas
Membre

Comité des ressources humaines

Denise Hébert
Présidente

Serge Martel
Membre

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (au 31 mars 2010)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration	John M. Kroon <i>Administrateur</i>	Guy Berthiaume <i>Administrateur</i>	Principaux dirigeants et haute direction
Sheila Tremblay <i>Présidente et administratrice</i>			Hendrik H. Saaltink <i>Directeur général</i>
Salvatore Pisani <i>Vice-président et administrateur</i>	André G. Poirier <i>Administrateur</i>	Roger Forgues <i>Trésorier adjoint et administrateur</i>	Gérard Lalonde <i>Trésorier</i>
Collister Johnson <i>Vice-président et administrateur</i>	Carrie Mann-Lavigne <i>Administratrice, avocate générale adjointe</i>		Robert Lafontaine <i>Secrétaire de la Société</i>

Comités du conseil d'administration de CPIVM

Comité de gestion	Salvatore Pisani, <i>membre</i>	Guy Berthiaume, <i>membre</i>	Hendrik Saaltink, <i>membre</i>
John M. Kroon, <i>président</i>	Roger Forgues, <i>membre</i>	Comité de la sécurité	Wade Dorland, <i>membre</i>
Salvatore Pisani, <i>membre</i>	André Poirier, <i>membre</i>	André Poirier, <i>président</i>	Bill Warburton, <i>membre</i>
Sheila Tremblay, <i>membre</i>	Comité de vérification	Salvatore Pisani, <i>membre</i>	
Hendrik Saaltink, <i>membre</i>	Roger Forgues, <i>président</i>	Sheila Tremblay, <i>(membre ex-officio)</i>	
Comité de gouvernance	John Kroon, <i>membre</i>		
John Kroon, <i>président</i>			

La Société du pont de la rivière Ste Marie (au 31 mars 2010)

Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction

Conseil d'administration

James McIntyre
Président

Alexander Harry
Vice-président

Rick Talvitie
Administrateur

Mary Trbovich
Administratrice

Helen Gillespie
Administratrice

Lorie Bottos
*Administratrice et secrétaire-
trésorière*

Glenn W. Hewus
Administrateur

Principaux dirigeants et haute direction

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

Glenn W. Hewus
*Vice-président principal, ingénierie
et construction*

*Le pont international de Sault Ste. Marie opère par le biais
d'une entente internationale entre le Canada et les États-Unis.*



OBJECTIFS ET RENDEMENT DE LA SOCIÉTÉ

La piste cyclable du pont Jacques-Cartier à Montréal connaît une popularité fulgurante. Lors de la saison de pointe, des milliers de cyclistes et de piétons l'utilisent quotidiennement.

L'objectif primordial de la SPFL est de s'assurer que les structures de ses ponts demeurent efficaces et sécuritaires et qu'elle continue de disposer des ressources financières lui permettant de consentir les importantes dépenses en investissement pour y arriver. Toutefois, en 2008, l'examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada a identifié deux lacunes de taille au niveau de la pérennité financière et de la gouvernance qui nuisent aux efforts de la SPFL visant à atteindre cet objectif. Pour 2009-2010, cinq objectifs stratégiques clés ont été fixés par le Conseil et la direction de la SPFL afin de corriger ces lacunes.

Objectif 1

S'assurer que le Conseil de la SPFL applique les meilleures pratiques de gouvernance dans son fonctionnement

L'examen spécial de 2008 du Vérificateur général a soulevé des lacunes en matière de gouvernance résultant d'une surveillance insuffisante de la part du Conseil de la société mère au niveau des activités de la SPFL et de ses filiales, principalement attribuable à la structure organisationnelle. Par ailleurs, le Conseil de la société mère ne reçoit pas, en temps opportun, tous les renseignements dont il a besoin pour exercer efficacement une surveillance. Les tâches ne sont pas clairement définies, les membres du Conseil de la société mère ne sont pas suffisamment formés et encadrés, et le processus de nomination au sein des conseils des filiales manque de clarté. De surcroît, le fait que le Conseil de la SPFL compte uniquement quatre membres, rend difficile le dosage approprié de compétences et d'expérience nécessaire à une supervision adéquate de la vaste gamme d'activités de la Société.

Au cours de 2009-2010, des progrès ont été accomplis en vue de l'atteinte de l'objectif poursuivi. En 2008-2009, la SPFL a retenu les services du Conference Board du Canada afin d'examiner sa structure actuelle et de proposer des améliorations. Elle met présentement en application les recommandations formulées visant à simplifier la structure organisationnelle. L'implantation de ces changements pourrait être complexe et dans certains cas, nécessiter des amendements à la législation. Entre-temps, la SPFL a entrepris des actions dans le cadre de ses pouvoirs actuels et afin de corriger plusieurs lacunes en matière de gouvernance. Au cours de 2009-2010, des règlements ont été amendés afin de préciser les rôles, responsabilités et imputabilités du président du Conseil, des administrateurs et de la haute direction. Les besoins en information du Conseil de la société mère ont été ratifiés et des améliorations ont été apportées en ce qui a trait à la formation des administrateurs et à l'évaluation de leur rendement et de celui du Conseil.

Prochaines étapes en 2010-2011

- a) Un processus trimestriel de comptes-rendus sera mis sur pied à l'instigation de la présidente et première dirigeante afin de fournir, en temps opportun, l'information nécessaire à l'analyse et à la prise de décision par le Conseil de la société mère.
- b) On s'attaquera aux problèmes identifiés dans le cadre des auto-évaluations du Conseil; les progrès enregistrés au niveau des besoins de formation des administrateurs feront l'objet d'un suivi.
- c) Le siège social assumera un rôle accru dans le domaine des finances, de la planification stratégique, de la gestion des risques, de la politique en matière d'ingénierie et de l'environnement.
- d) Un plan de vérification interne à l'échelle de toute l'organisation sera instauré et sa gestion sera centralisée au siège social.
- e) On effectuera la mise sur pied d'un processus de gestion des risques.

Objectif 2

Atteindre une viabilité financière apte au maintien de structures de pont sécuritaires et efficaces

La SPFL est confrontée à un grave manque de fonds quant aux ressources requises pour entreprendre les importants travaux de remise en état de l'ensemble des ponts vieillissants de Montréal. En se basant sur les rapports d'inspection des ponts, PJCCI a identifié, au cours des dix prochaines années, d'énormes besoins d'entretien et de financement pour toutes ses structures. Pourtant, il était prévu qu'en 2010-2011 le financement nécessaire (provenant presque exclusivement des crédits parlementaires) chuterait à un tel point qu'il lui serait impossible de poursuivre ses opérations.

Indicateurs et cibles de 2009-2010	Performance en 2009-2010
<p>Obtenir pour PJCCI l'approbation des niveaux d'autorité appropriés et élaborer un programme de financement visant l'implantation de projets d'investissement et d'entretien sur une période de 10 ans pour tous les ponts de la SPFL.</p>	<p>Des progrès ont été réalisés. Les budgets de 2009 et de 2010 accordaient 212 millions de dollars à PJCCI pour un programme décennal de remise en état du pont Champlain et un financement supplémentaire pour la voie d'accès de l'Île-des-Sœurs, le projet du pont Honoré-Mercier ainsi que les opérations et l'entretien courants. De plus, la SPFL continuera de travailler avec le gouvernement afin de passer en revue les possibilités de financement à long terme qui s'offrent à PJCCI.</p> <p>Les passages de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles demeurent financièrement viables mais, à Cornwall, un enjeu de durabilité à long terme subsiste, à tout le moins d'ici à ce que le conflit entre les Mohawks et les Douanes soit résolu.</p>
<p>Examen et confirmation d'un programme décennal de dépenses pour chacun des ponts au cours de 2009-2010.</p>	<p>Pour chaque pont, un programme décennal de dépenses a été inclus aux plans d'entreprise de 2009-2010 à 2013-2014 et 2010-2011 à 2014-2015.</p>

Au cours de 2009-2010, des progrès ont été réalisés sur tous les fronts en vue de rendre la SPFL financièrement plus viable. Dans le cadre des budgets fédéraux de 2009 et de 2010, un financement spécial a été octroyé à PJCCI pour les ponts Champlain et Honoré-Mercier et la voie d'accès de l'Île-des-Sœurs. Par la même occasion, PJCCI a obtenu suffisamment de financement courant pour maintenir ses opérations courantes et entreprendre des réparations urgentes en 2010-2011. Les efforts visant à rendre la filiale viable sur le plan financier à long terme seront maintenus.

De plus, au passage de Cornwall, la SPFL encourt un risque sur le plan de la viabilité à cause des revenus de péage moindres qui découlent du conflit en cours avec la communauté mohawk au sujet de la possibilité de doter les agents de douane d'armes à feu. En 2009-2010, la CPIVM a reçu un financement spécial de 894 000 \$ du gouvernement afin de compenser partiellement les frais d'exploitation plus élevés et les pertes de revenus de péage attribuables à la fermeture, au cours de l'été 2009, du pont international de la voie maritime dans la foulée du conflit entre les Mohawks et l'ASFC.

Les passages internationaux des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie ont maintenu leur autofinancement. Il importe de noter que la SPFL a reçu un financement spécial de 44 millions de dollars et a fait une demande de prêt de 5 millions de dollars afin de remettre en état le complexe douanier au pont international de Sault Ste. Marie.

Prochaines étapes en 2010-2011

- a. Examen de toutes les possibilités de générer des revenus.
- b. Obtenir l'approbation d'un nouveau financement à long terme pour PJCCI afin d'entreprendre une remise en état majeure de l'infrastructure du pont.
- c. Obtenir l'approbation d'aller de l'avant avec la construction d'un nouveau pont du chenal Nord (North Channel Bridge) à Cornwall.

Objectif 3

Gérer avec succès d'importants projets de construction et de réfection de ponts (bien conçus, bien construits, à temps, à l'intérieur des paramètres budgétaires)

1. Pont Honoré-Mercier : remise en état majeure

À la suite de négociations fructueuses avec le Conseil mohawks de Kahnawake, PJCCI a lancé le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, à la fois pour ses portions fédérale et provinciale. En l'absence de tout autre pont à proximité qui pourrait accueillir la circulation déviée, le tablier du pont sera remplacé en se servant de dalles préfabriquées, ce qui permettra de laisser quatre voies de circulation pendant que se poursuivront les travaux de remplacement du tablier, soit la méthode utilisée pour le pont Jacques-Cartier en 2001-2002. La préfabrication des dalles du tablier a débuté en 2008-2009 et les travaux continueront, s'étendant sur quatre saisons de construction, soit d'avril à novembre, de 2009 à

2012. Le projet est subdivisé en deux contrats : le contrat A pour la portion qui surplombe la réserve de Kahnawake a été octroyé à un consortium d'entrepreneurs mohawks (Mohawk Bridge Consortium – MBC) et le contrat B pour la portion qui enjambe le Saint-Laurent. Le budget total de ce projet est de 135 millions de dollars.

2. Pont international de la voie maritime : remplacement du pont du chenal Nord (North Channel Bridge) et améliorations au corridor

À l'origine, ce projet comportait la construction d'un nouveau pont du chenal Nord (North Channel Bridge), la remise en état du complexe douanier et la relocalisation de l'esplanade de péage. En 2005, les prévisions de coûts totalisaient 75 millions de dollars et le financement avait été prévu dans le budget 2006. Toutefois, ce projet a été retardé en raison de l'échec des négociations pour arriver à un accord avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne sur l'agrandissement des installations des Douanes (ASFC), le port d'arme par les douaniers, la relocalisation du poste de

Indicateurs et cibles de 2009-2010	Performance en 2009-2010
1. Projet du pont Honoré-Mercier : au cours de 2009-2010, appel d'offres pour le contrat B et choix d'un soumissionnaire.	Des progrès ont été enregistrés. Tout se déroule normalement dans le cadre du contrat A. Les travaux de la bretelle 4 ont été menés à bien à l'aide d'une main-d'œuvre composée entièrement de personnes d'origine mohawk. Le contrat B a fait l'objet d'un appel d'offres et des propositions ont été reçues de trois soumissionnaires qualifiés. L'octroi du contrat a été retardé à 2010-2011 à cause d'enjeux associés à la législation québécoise et à la juridiction des Mohawks.
2. Projet du pont du chenal Nord : obtention de l'approbation à utiliser les 75 millions de dollars approuvés pour construire un nouveau pont du chenal Nord.	La SPFL travaille de concert avec Transports Canada sur ce projet.
3. Au cours de 2009-2010, mise en branle du projet de construction de nouvelles installations de l'ASFC à Sault Ste. Marie : acquisition et démolition de propriétés sur la rue Queen, construction d'installations temporaires pour l'ASFC et démolition de divers immeubles de l'ASFC.	Le projet avance rondement alors qu'un consultant a été choisi pour l'ensemble des services de conception. Des propriétés ont été acquises sur la rue Queen et la démolition a commencé.

péage, l'entente relative à un nouveau laissez-passer sur le pont et l'imposition d'un péage par la police autochtone.

Au cours de 2009-2010, le projet a progressé avec la réalisation d'une évaluation environnementale et des dessins architecturaux du nouveau pont. La SPFL continue à travailler avec des fonctionnaires de Transports Canada, à la mise au point d'un plan afin d'aller de l'avant avec la construction d'un nouveau pont.

3. Installations de l'ASFC à Sault Ste. Marie

En raison de l'exiguïté et de la surpopulation des lieux ainsi que de problèmes en matière de santé et sécurité, les installations de l'ASFC doivent être remplacées. En outre, les véhicules commerciaux et les voitures des particuliers y sont soumis à des retards et à une congestion importante. Le projet, qui est estimé à 49 millions

de dollars, dont 44 millions de dollars proviendront du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers grâce à un accord de contribution conclu avec Transports Canada et l'autre cinq millions de dollars d'un emprunt bancaire, s'étendra sur une période d'environ cinq ans.

Prochaines étapes en 2010-2011

- a. Gestion de tous les projets importants selon les échéancier, en fonction des objectifs et des attentes établis et à l'intérieur des limites budgétaires consenties.

Objectif 4

S'assurer que l'ensemble des ponts de la SPFL est sécuritaire, bien entretenu et fonctionne efficacement

Cet objectif a été atteint. Des inspections annuelles des ponts internationaux ont été réalisées par des équipes d'ingénieurs-conseils qualifiés accompagnés de représentants de la SPFL. Toutes les lacunes identifiées comme étant cruciales ont été corrigées et les rapports d'inspection ont été soumis à Transports Canada conformément aux exigences de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*.

À Montréal, des mesures ont été prises concernant les dix plus importantes recommandations contenues dans les rapports portant sur chaque pont et préparés par des firmes d'inspection spécialisées. De plus, suite à un appel d'offres, PJCCI a accordé un mandat pour une étude de préféabilité en vue du remplacement du vieillissant pont Champlain. Cette étude a été réalisée en collaboration avec le ministère des Transports du Québec dans le cadre d'une entente de partage des coûts. Elle sera suivie d'une analyse des coûts de cycle de vie et des coûts-avantages afin de comparer la possibilité de construire un nouveau pont ou de réparer

la structure existante. Environ 35 % de l'étude a été réalisé en 2009-2010; le dépôt du rapport final est prévu en novembre 2010.

Prochaines étapes en 2010-2011

- a. Instaurer des mesures préventives, et reconformer le protocole tout en communiquant bien les rôles et responsabilités auprès de tous les intervenants.
- b. Étendre le rôle du comité d'ingénierie afin de pouvoir partager les renseignements et les meilleures pratiques dans le but de compléter les inspections annuelles et l'entretien crucial.
- c. Accroître l'embauche chez PJCCI afin d'acquérir plus de compétences en ingénierie, en administration de contrats et en environnement des projets à phases multiples.
- d. Implanter la deuxième année du programme décennal d'entretien du pont Champlain.

Indicateurs et cibles de 2009-2010	Performance en 2009-2010
<p>Compléter les inspections annuelles sur le plan de l'ingénierie, prendre en charge chaque lacune d'importance cruciale qui avait été identifiée et s'assurer que Transports Canada reçoit des rapports d'inspection conformes aux exigences législatives.</p>	<p>La cible a été atteinte. Tous les travaux recommandés et ceux relatifs à la sécurité de l'infrastructure du pont de la SPFL ont été menés à bien conformément aux politiques et aux réglementations environnementales.</p> <p>PJCCI a entrepris des actions sur 26 des plus importantes recommandations issues de ses rapports d'inspection.</p> <p>La CPIVM a reporté les réparations au tablier du pont du chenal Nord (<i>North Channel Bridge</i>) à cause de la suspension durant deux mois des activités de péage. Les réparations seront effectuées en 2010-2011, en attendant qu'une décision soit prise sur la construction d'un nouveau pont.</p> <p>Un resurfaçage en béton du tablier, estimé à 1,9 million de dollars, a été complété à l'intérieur des limites budgétaires, sur la portion canadienne du pont international de Sault Ste. Marie. Dans le cadre du programme d'entretien de 2010-2011, les points soulevés dans les rapports d'inspection sont priorisés.</p>
<p>Implanter le programme d'entretien décennal du pont Champlain et faire rapport sur son évolution.</p>	<p>PJCCI a réussi à mener à bien la première année de travaux d'un programme d'entretien décennal spécial du pont Champlain.</p>

Objectif 5

Communications efficaces pour tenir le Parlement bien informé de ce qui se passe

Cet objectif a été atteint en maintenant des liens de communication soutenus avec le personnel-clé, incluant un comité permanent composé de représentants intergouvernementaux. Au cours des prochaines années, les communications seront maintenues et renforcées avec des intervenants-clés dans le cadre de projets comme le nouveau pont du chenal Nord à Cornwall, le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier et le nouveau complexe douanier à Sault Ste. Marie. Des liens soutenus et de qualité ont été établis en ce qui concerne les annonces majeures, la gestion de crise, les préavis et l'échange systématique d'information.

Prochaines étapes en 2010-2011

- a. Poursuivre l'amélioration des communications pour l'ensemble des infrastructures de la SPFL.
- b. Entreprendre des études sur l'apport à la collectivité afin d'identifier clairement la valeur, pour tous les intervenants, des diverses traversées sous forme de ponts.

Cibles de 2009-2010

Obtenir l'assurance que le gouvernement est informé, en temps opportun, de tous les enjeux importants en matière de communication.

Performance en 2009-2010

Cet objectif a été atteint. Les enjeux en matière de communication ont été pris en charge de façon proactive, grâce à un comité permanent impliquant tous les principaux intervenants du milieu gouvernemental et du secteur privé (au besoin). Une diffusion systématique et proactive de l'information au sujet de toutes les activités à venir et des enjeux de fonctionnement a été effectuée.



Photos: Charles-Henri Dubour



© photos: Marc Gagné / azimut.ca

Quelques jours après le lancement du blogue Internet sur le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, plusieurs centaines d'usagers du pont s'étaient inscrits. Le site fournit des informations en temps réel sur l'avancement des travaux et permet aux usagers de partager des opinions et des préoccupations. Sur les photos du haut, André Girard, vice-président, Communications à la SPFL lors d'une conférence sur les médias sociaux. Sur la photo du bas, M Girard au centre en compagnie de Jean-Vincent Lacroix (à droite), chef des communications à PJCCI, avec l'équipe de AGC Communications dans le cadre de la remise du "Prix Or" de la Société québécoise des professionnels en relations publiques (médias électroniques interactifs) pour le blogue du pont Honoré-Mercier.

RAPPORT DE GESTION

Le pont Honoré-Mercier relie Kahnawake sur la Rive-Sud à l'île de Montréal.

Ce rapport de gestion évalue le fonctionnement et la situation financière de la Société au cours de l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2010, le tout comparé avec les périodes correspondantes l'an dernier. La lecture du rapport de gestion devrait s'effectuer conjointement avec celle des états financiers consolidés et des notes afférentes. Sauf disposition contraire, toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens et elles proviennent principalement des états financiers vérifiés de la Société.

Aperçu de la Société

Au cours de 2009-2010, la SPFL a complété avec succès une onzième année en tant que propriétaire et exploitant de certains des plus importants et stratégiques passages routiers à liens fixes au Canada. Les résultats financiers de l'exercice reflètent l'influence exercée par le ralentissement économique en Amérique du Nord, la fermeture temporaire de la traversée internationale de Cornwall, la force du dollar canadien et les taux d'intérêt peu élevés qui ont prévalu tout au cours de l'année. En outre, les dépenses ont été considérablement plus élevées, alors que les projets majeurs de remise en état des ponts sont en cours. Néanmoins, la Société a continué à prêter attention à la sécurité routière, à la sécurité du passage, à la responsabilité fiscale et à la protection de l'environnement. Ces facteurs sont et demeureront, les grandes priorités de la SPFL et de ses filiales.

Environnement d'affaires

Dans le cadre de l'exécution de son mandat, la SPFL subit l'influence des tendances extérieures qui reflètent ses forces, créent des occasions favorables, font surgir des défis et augmentent ses risques. Ces tendances font l'objet d'un suivi continu et nos plans sont adaptés en fonction des fluctuations importantes.

À titre de société d'État fédérale, la SPFL est d'abord et avant tout affectée par le fonctionnement du gouvernement fédéral. Dans le cadre du Plan d'action économique, le budget fédéral 2009 a donné lieu à des dépenses d'infrastructure musclées à l'échelle du Canada. La SPFL a reçu du financement à même les budgets de 2009 et 2010 pour l'entretien et la remise en état de l'infrastructure de ses ponts dans la région de Montréal. Toutefois, à mesure que l'économie se redresse, le gouvernement fédéral met de l'avant des programmes visant à éliminer le déficit, ce qui inclut une restriction des dépenses pour tout l'appareil gouvernemental, y compris les sociétés d'État. La SPFL devra gérer ses risques de manière agressive et rechercher des partenariats et des occasions de générer des revenus de manière proactive qui s'ajouteront au financement et aux approbations provenant du gouvernement, afin de réaliser les projets majeurs de remise en état des ponts rendus nécessaires.

Situation économique

La plupart des plus importantes économies mondiales semblent se relever de la récession économique planétaire et on constate une certaine croissance. La récession mondiale a occasionné d'importantes répercussions sur les exportations canadiennes, générant des pertes financières et d'emplois considérables dans le secteur manufacturier. Cette situation pourrait perdurer dans la mesure où les politiques protectionnistes et un dollar canadien fort pourraient vraisemblablement, dans un avenir prévisible, affecter le marché canadien des exportations. La diminution substantielle des exportations canadiennes a eu un impact direct sur le commerce transfrontalier et, par le fait même, sur les recettes de péage des ponts internationaux.

Modèles de la circulation

Dans le cadre du mandat principal de la SPFL, les modèles de circulation ont un impact direct sur l'exploitation de chaque traversée de pont et voie d'accès connexe. Avec les nouvelles exigences relatives au passeport pour entrer aux É.-U. et la baisse du commerce et du tourisme transfrontaliers attribuable à la récession, on prévoyait que la circulation sur les ponts internationaux de la SPFL allait chuter de 10 % en 2009-2010 avant d'amorcer une lente reprise au cours des années à venir. À Montréal, la circulation est en fonction de la population et augmente au fil du temps. La migration de la population de l'île de Montréal vers les banlieues, y compris les municipalités de la Rive-Sud, se poursuit, ce qui a provoqué une augmentation de la congestion routière sur tous les ponts de la Rive-Sud. Cette tendance requiert des modifications constantes afin de répondre à une demande accrue du côté du transport en commun.

Relations avec les intervenants, coordination et communications

Une variété d'intervenants gravite autour de la SPFL, ceux-ci interagissent et exercent une influence, de façon constante, sur les activités et les politiques relatives aux ponts de la SPFL. À titre d'exemple, des partenaires fédéraux tels que Transports Canada et l'ASFC, les agences et gouvernements provinciaux et municipaux, les agences et gouvernements des É.-U. ainsi que les organismes chargés de faire respecter la loi ajoutent chacun un peu plus de complexité. Les ponts de la SPFL constituent également, pour les collectivités environnantes, des artères économiques, sociales et touristiques, tant à titre d'infrastructure de transport pour les usagers du pont que comme consommateur de biens et de services auprès d'entreprises locales. Les besoins changeants des intervenants ou les nouvelles politiques gouvernementales peuvent avoir un impact significatif, sur l'exploitation des ponts. La SPFL doit demeurer très au fait des objectifs et des préoccupations de chaque intervenant de façon à constamment pouvoir coordonner et communiquer des programmes mutuellement avantageux.

Communautés autochtones

Des ponts tant à Cornwall qu'à Montréal sont situés sur les réserves mohawks d'Akwesasne et de Kahnawake, les joutent ou les traversent, ce qui ajoute à la complexité d'exploiter de tels passages. La SPFL doit s'acquitter, tel qu'annoncé par la Couronne de l'« obligation de consulter » les groupes autochtones, dont les droits actuels ou éventuels peuvent être affectés par les actions gouvernementales. Ce faisant, cela suscite plusieurs possibilités, risques et éléments de complexité qu'on ne retrouve pas ailleurs. L'établissement de liens peut mener à d'intenses négociations qui peuvent avoir un impact majeur tant sur des projets importants que sur les activités courantes.

Enjeux stratégiques

Les considérations stratégiques de la SPFL sont reliées à son mandat visant à s'assurer que les structures de ses ponts sont sécuritaires et efficaces, et qu'elle dispose de ressources financières significatives lui permettant d'entreprendre les importantes dépenses en immobilisation requises pour l'exécution de ce mandat. Les structures de la SPFL comptent parmi les passages routiers à liens fixes les plus importants et les plus achalandés au Canada. Cependant, une grande partie de ces infrastructures auront bientôt atteint la fin des 50 à 80 ans de durée de vie espérée et nécessiteront, d'ici peu, des travaux majeurs.

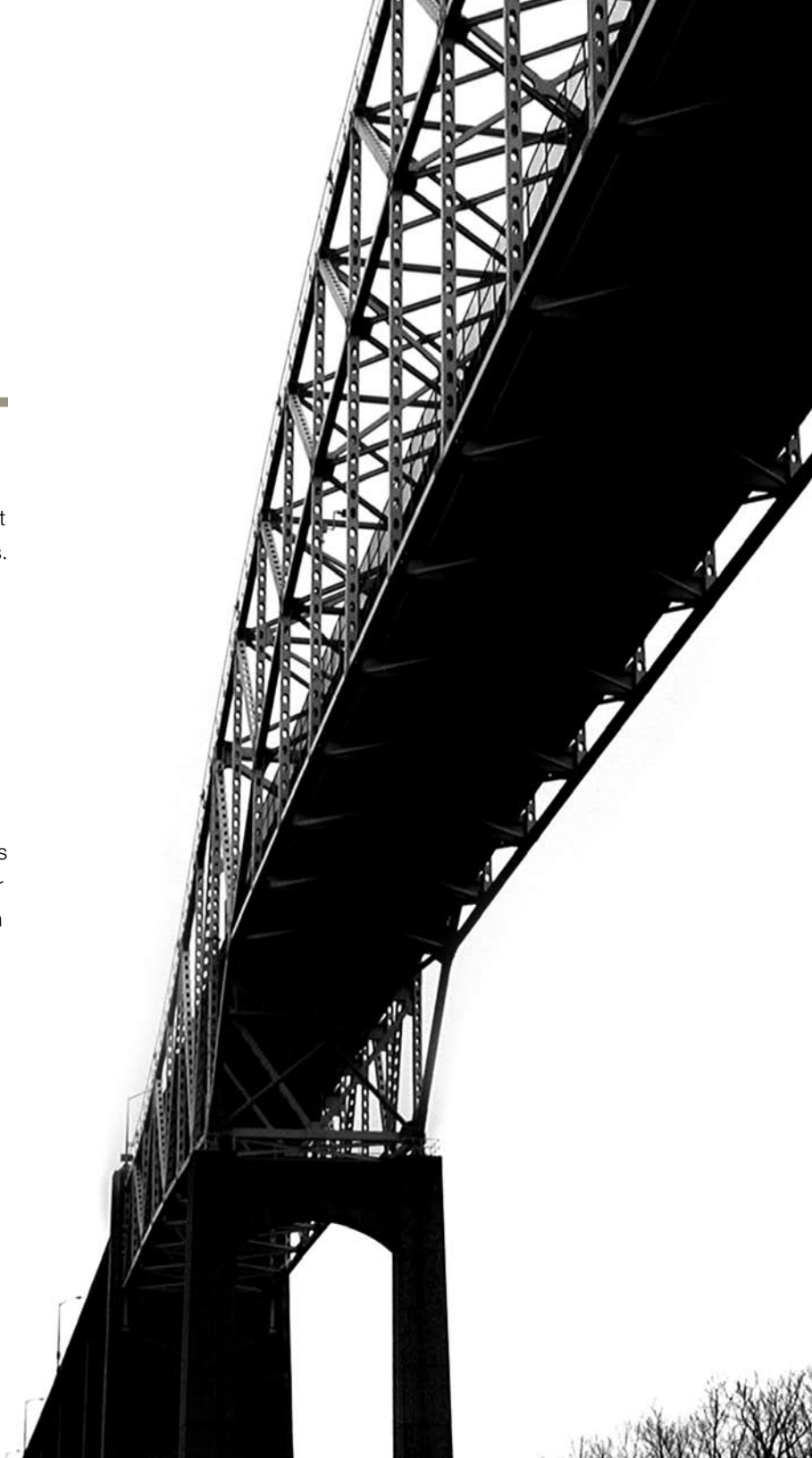
Dans le cadre de l'examen spécial de 2008 de la SPFL, deux enjeux importants ont été identifiés :

1. Des problèmes de financement non résolus et une menace pour la pérennité financière. Des dépenses considérables (non provisionnées) en immobilisation devront être effectuées à Montréal et à Cornwall où, au cours des dix prochaines années, les structures nécessiteront des travaux

majeurs de remise en état. Ce manque à gagner menace la capacité de la SPFL de montrer le niveau de service actuel et pourrait augmenter les risques d'accidents. D'autre part, la SPFL connaît une baisse de ses revenus de péage aux ponts internationaux.

2. La structure organisationnelle complexe a interrompu le flux de renseignements pertinents et opportuns, ce qui crée des problèmes de surveillance du Conseil de la société mère en ce qui concerne les activités de la SPFL et de ses filiales. La SPFL est sur le point de corriger ces lacunes par l'adoption de meilleures pratiques afin d'améliorer la gouvernance de l'organisation.

Le pont international de Sault Ste. Marie.



Aperçu particulier de l'emplacement SPFL (siège social)

Le siège social de la SPFL dirige les activités de la Société et soutient le Conseil de la SPFL dans son rôle de supervision. À titre de propriétaire des portions canadiennes des passages de Cornwall et des Mille-Îles et de la traverse internationale de Sault Ste. Marie (la SPRSM ne comptant aucun employé), il assume la responsabilité des projets d'immobilisation majeurs.

Activités importantes en 2009-2010

- La nomination, en 2009, d'un président du Conseil permanent a permis à la SPFL de jouer un rôle prépondérant en ce qui a trait aux communications avec le gouvernement, à la planification stratégique d'entreprise et à l'adoption de meilleures pratiques sur le plan de la gouvernance. Par la même occasion, les responsabilités du siège social ont été accrues dans les domaines fonctionnels des finances et de la gestion des ponts. Afin d'aider à la prise en charge de ces responsabilités, l'équipe de gestion de la SPFL a été renforcée grâce à l'ajout d'un directeur financier et administratif, d'un vice-président aux affaires juridiques et d'un secrétaire général.
- Un soutien financier supplémentaire a été obtenu du fédéral pour l'infrastructure des ponts de Montréal en 2010-2011 et au cours des prochaines années. Le gouvernement examine présentement des possibilités de financement à long terme qui permettraient à PJCCI d'effectuer les importants travaux de remise en état qui deviendront nécessaires au cours des dix prochaines années.
- La SPFL va de l'avant avec un important projet visant à reconstruire le complexe douanier au passage international de Sault Ste. Marie en faisant l'acquisition de propriétés et en choisissant un consultant pour les services de design.
- La SPFL travaille également avec le gouvernement pour obtenir le feu vert et entreprendre la construction d'un nouveau pont du chenal Nord (*North Channel Bridge*) à Cornwall. Une évaluation environnementale et des travaux de conception du nouveau pont à travée basse ont été complétés et soumis au gouvernement.
- La SPFL a entrepris des négociations en vue du renouvellement de l'entente conclue avec la TIBA.
- La SPFL a mis sur pied une vitrine interactive en temps réel, sur l'Internet, dans le but d'échanger avec les utilisateurs du pont touchés par le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier.

PJCCI

L'infrastructure de pont de PJCCI dans la zone de l'agglomération montréalaise a été construite entre 1930 et le milieu des années 1960 et constitue aujourd'hui, l'un des plus complexes réseaux de transport au pays. Plusieurs structures appartiennent conjointement aux gouvernements fédéral et provincial et, dans le cas du pont Honoré-Mercier, celui-ci est aussi assujéti à des ententes de nature historique avec la communauté mohawk locale, ce qui nécessite beaucoup de coordination et des partenariats. L'état de l'infrastructure requiert une surveillance de tous les instants qui va bien au-delà d'un programme régulier d'inspection. Au cours de la prochaine décennie, cette infrastructure devra faire l'objet de considérables projets simultanés de remise en état qui nécessitent d'importants investissements financiers et en main-d'œuvre afin d'en garantir la sûreté et l'efficacité.

PJCCI doit maintenir, par le biais de la SPFL, d'étroits liens de partenariat avec le gouvernement fédéral, afin d'aborder les enjeux de financement qui demeurent d'une importance primordiale si elle veut garantir la sûreté et la sécurité de ses structures.

Activités importantes en 2009-2010

- L'un des plus retentissants succès de PJCCI reste sa gestion des importants contrats relatifs au remplacement des tabliers des portions fédérale et provinciale du pont Honoré-Mercier. L'entente intervenue entre les deux paliers de gouvernement et le Conseil mohawk de Kahnawake constitue une première au Canada pour un projet de cette ampleur et passera à l'histoire du pays en tant que plus important projet de remise en état d'un pont. Un processus de préfabrication de dalles de tablier en béton est utilisé afin que les dalles soient remplacées une à une durant la nuit, permettant un accès total au pont durant les heures de pointe.
- La première des 10 années prévues pour la remise en état du pont Champlain, un projet de 212 millions de dollars, a été complété avec succès. Les travaux, évalués à 13 millions de dollars, comprennent : la réparation et le renforcement structurel de

neuf couronnes de piliers et de neuf grosses poutres précontraintes, le remplacement de paliers d'appui, la reconstruction de deux joints de dilatation, la fabrication d'un bras support d'urgence et diverses activités d'inspection et de surveillance. La Société a aussi accordé trois importants contrats pour des travaux futurs évalués à 28,4 millions de dollars.

- PJCCI a commandé une étude, dont les coûts sont partagés avec le gouvernement québécois, visant à examiner les possibilités de remplacement du pont Champlain qui pourraient porter un nouveau système de transport en commun.
- En vertu des échéances contractuelles, 90 % des travaux visant à reconstruire les chaussées et les viaducs de PJCCI à la Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs ont été terminés.

CPIVM

La CPIVM exploite le passage du pont international de la voie maritime à Cornwall par l'entremise d'une coentreprise mettant à contribution la SPFL et SLSDC, le propriétaire aux É.-U. Le complexe du pont à péage se compose d'un pont à travée haute au Canada qui relie Cornwall à l'île de Cornwall (le pont du chenal Nord ou *North Channel Bridge*), une route d'accès traversant l'île de Cornwall (la réserve d'Akwesasne), un pont international à travée haute menant à Rooseveltown dans l'État de New York (le pont du chenal Sud ou *South Channel Bridge*) et un chemin de jonction vers les douanes américaines. Les recettes des postes de péage permettent d'acquitter les frais d'exploitation, d'entretien et d'administration ainsi que certaines dépenses d'immobilisation (aucun péage n'est perçu pour plus de 60 % des déplacements, principalement par des personnes associées aux Mohawks).

Le 31 mai 2009, des fonctionnaires de l'ASFC ont fermé le bureau d'entrée de Cornwall (Ontario) et quitté les installations de l'organisation sur l'île de Cornwall, en raison de préoccupations pour la sécurité à la suite d'une série de manifestations des Mohawks d'Akwesasne concernant la possibilité que les

agents de l'ASFC soient désormais armés. Compte tenu de ces préoccupations considérables, la CPIVM a également quitté ses installations le même jour. Le 25 juin 2009, une directive ministérielle a été publiée annonçant la fermeture officielle du pont du chenal Sud (*South Channel Bridge*) à la circulation en direction nord.

En juillet 2009, le pont a été ouvert à nouveau et un bureau provisoire de douanes de l'ASFC a été mis en place dans la ville de Cornwall. Peu de temps après, un poste de péage temporaire a été installé au même endroit et la CPIVM a repris ses opérations de péage à Cornwall, en août 2009.

Les services frontaliers et douaniers des É.-U. (*U.S. Customs and Border Services*) ont célébrés l'ouverture de leur nouveau point d'entrée le 1^{er} juin 2009. Ce nouvel établissement dispose d'installations à la fine pointe pour soutenir leurs activités, ce qui devrait contribuer à persuader les voyageurs de revenir à cette traversée.

Activités importantes en 2009-2010

- La fermeture du pont a eu un impact financier important, aucun péage n'a été perçu au cours de juin et juillet 2009. Depuis lors, le débit de circulation a considérablement ralenti, ce qui a provoqué une importante baisse des recettes et mis un doute sur l'autofinancement à long terme du passage. En raison de prolongation de la fermeture, des installations d'inspection commerciale temporaires de l'ASFC et la possibilité d'autres perturbations, de nombreux transporteurs routiers ont encouru des pertes ou ont emprunté d'autres trajets pour livrer leurs expéditions et la circulation automobile a chuté. En 2009-2010, les répercussions ont représenté une baisse des revenus de péage de 39 % (de 4,2 millions de dollars en 2008-2009 à 2,5 millions de dollars en 2009-2010), la part revenant au Canada étant de 50 %.

SPRSM – Sault Ste. Marie

- Des dépenses supplémentaires ont été engagées afin de construire des installations provisoires de péage (hausse de 592 000 \$) et, vu le manque à gagner au niveau des revenus, des réparations majeures au tablier du pont du chenal Nord (North Channel Bridge) ont été reportées à des années ultérieures (les dépenses d'entretien étaient en baisse de 725 000 \$ par rapport à 2008-2009). Le 31 mars 2010, le Parlement a approuvé un financement spécial de 894 000 \$ pour permettre à la CPIVM d'atteindre l'équilibre pour l'exercice 2009-2010 (en comparaison avec un profit net de 954 000 \$ en 2008-2009).
- Les relations avec les intervenants demeurent complexes et tendues à l'occasion, à cause d'un manque de communication ou d'objectifs contradictoires. Ce conflit a retardé encore davantage la construction du nouveau pont du chenal Nord (North Channel Bridge) pour lequel des fonds avaient été alloués en 2006. Sans entente de principe avec les Mohawks en ce qui concerne toutes les exigences du projet de nouveau pont et l'ampleur du travail à effectuer à l'île de Cornwall, seules la conception du projet et l'évaluation environnementale ont été réalisées jusqu'à maintenant.
- La CPIVM gère aussi le pont (international) du chenal Sud (South Channel international Bridge), dont la propriété est partagée avec les É.-U. et qui est en bonne condition. En 2009-2010, un important projet visant à repeindre le pont a été entrepris. Ce projet, qui s'étendra sur les quatre prochaines années, a été évalué à 22 millions de dollars, dont 7 pour la portion canadienne des travaux. Il prévoit l'application d'un nouveau procédé anticorrosif et l'enlèvement de la peinture existante. Cette opération sera financée grâce aux recettes des années antérieures qui avaient été préalablement allouées aux propriétaires canadiens et américains.

L'International Bridge Administration (IBA), une agence américaine placée sous l'autorité du *Michigan Department of Transportation*, est l'entité qui exploite le pont et qui fait rapport au Sault Saint Marie Bridge Authority. Le pont est en bonne condition. Depuis 2005, la politique a été de moduler les péages au besoin afin de financer les grands projets de remplacement nécessaires (à l'exclusion des projets majeurs tels que le complexe douanier canadien dont il est question un peu plus loin).

Au cours de 2009-2010, la récession mondiale a eu un impact négatif sur le volume de circulation à ce passage transfrontalier, le ralentissement du marché de la construction domiciliaire aux É.-U. ayant réduit la demande d'exportations canadiennes, particulièrement au niveau des produits forestiers. Toutefois, malgré une baisse de 10 % de la circulation, les recettes ont été maintenues grâce à une hausse du péage en avril 2009 et à un gain sur les opérations de change. Le flux de trésorerie lié à l'exploitation a augmenté alors que les dépenses d'administration ont chuté de près de 30 %. On a utilisé cet argent et d'autres investissements pour acquérir les terrains nécessaires au projet de renouvellement du complexe douanier canadien.

Mille-Îles

Activités importantes en 2009-2010

La SPRSM a reçu 44,1 millions de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers destinés au renouvellement du complexe douanier. Un appel d'offres a été lancé pour le travail de conception et la proposition de la firme locale EPOH a été retenue. Cette firme entreprendra la conception du projet en adoptant une approche à deux volets afin de faciliter la mise en place progressive des travaux de construction. Selon les prévisions, la construction débutera au début du printemps 2011 et les travaux devraient être terminés d'ici mars 2014. Autres faits dignes de mention :

- une nouvelle entente d'exploitation internationale est entrée en vigueur en juin 2009;
- en septembre 2009, la SPRSM est devenue une filiale en propriété exclusive de la SPFL;
- en 2009, un nouveau resurfaçage du tablier a été complété pour la travée à arc canadienne (environ 250m).

Cette traversée de pont constitue un endroit stratégique en tant que porte d'entrée directe dans le cadre de l'initiative Capital Corridor, un réseau de transport de plus de 800 km qui traverse l'une des zones géographiques les plus achalandées du Canada et des États-Unis et qui relie les capitales des deux pays : Ottawa et Washington. La traversée est gérée aux É.-U. par l'exploitant TIBA alors que la SPFL assume la responsabilité de superviser les projets d'immobilisation du côté canadien. L'infrastructure du pont est en bonne condition et son exploitation demeure rentable, bien que la circulation associée au tourisme en provenance des É.-U. ait subi les répercussions négatives du ralentissement économique et des exigences américaines relatives au passeport. Pourtant, le bénéfice d'exploitation est demeuré positif en raison de la force du dollar canadien et de la diminution des frais d'entretien.

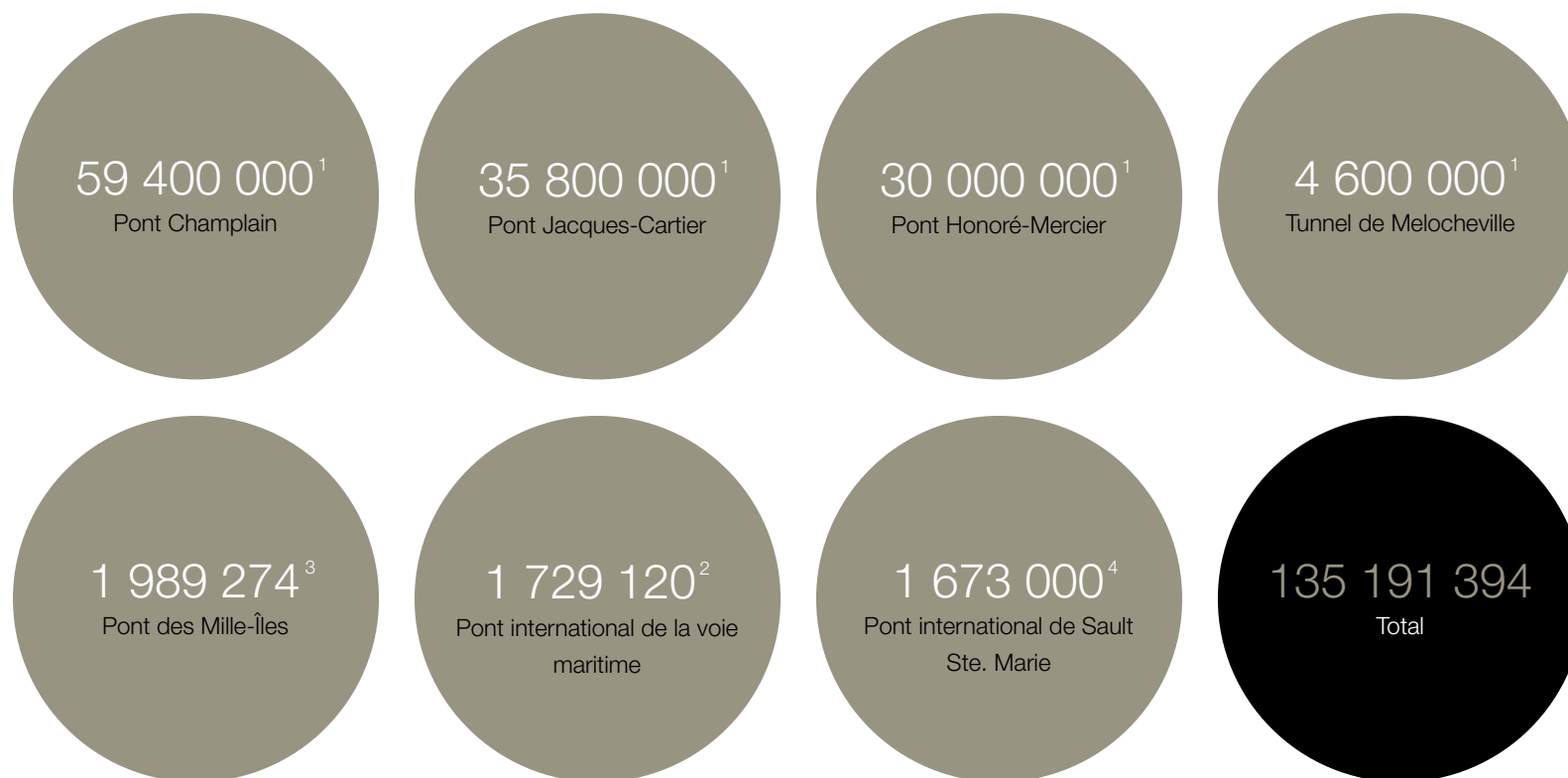
Activités importantes en 2009-2010

- La SPFL poursuit les négociations avec TIBA au sujet relativement à une nouvelle entente décennale d'exploitation conjointe, l'entente actuelle arrivant à échéance en juin 2010. Cette entente fonctionne bien et seuls des changements mineurs sont à prévoir.
- L'étude sur la réparation du tablier de la travée Warren Truss a été entreprise avec succès à l'automne 2009. Le procédé et la méthode de réparation par remplissage du grillage du béton seront raffinées et incorporées dans les futurs projets d'immobilisation pour la réparation du tablier.
- Les installations vieillissantes des douanes auront bientôt besoin d'une remise à neuf complète afin de répondre aux nouvelles exigences de l'ASFC pour les passages frontaliers. D'ici là, les installations existantes feront l'objet d'un entretien minimal.

Revue des activités et des finances (exercice 2009-2010)

Passage de véhicules

(en millions)



¹ Source – PJCCI

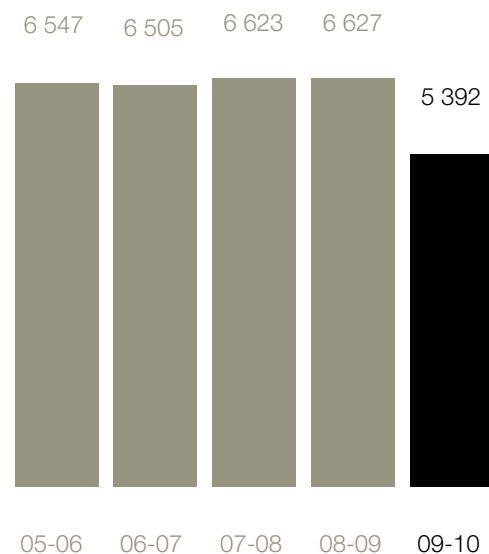
² Source – Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

³ Source – Thousand Islands Bridge Authority

⁴ Joint International Bridge Authority – états financiers de base

Nombre de passages – ponts internationaux

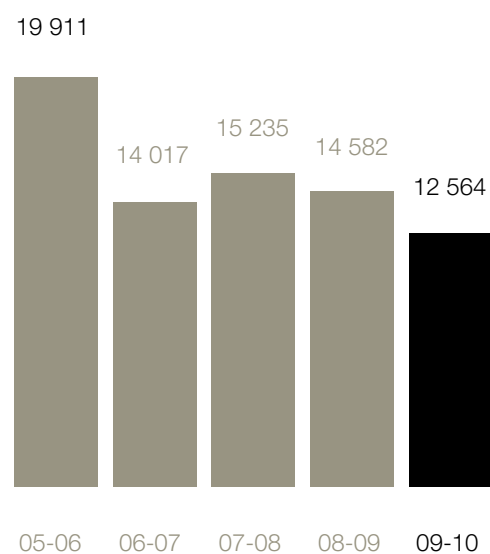
(en millions)



Commentaire: le nombre de passages était en baisse de plus de 10 % à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles en raison du ralentissement économique et des nouvelles exigences des É.-U. relatives au passeport. Toutefois, la circulation a chuté de 33 % à Cornwall suite à l'impact supplémentaire du conflit entre les Mohawks et l'ASFC.

Revenus d'exploitation

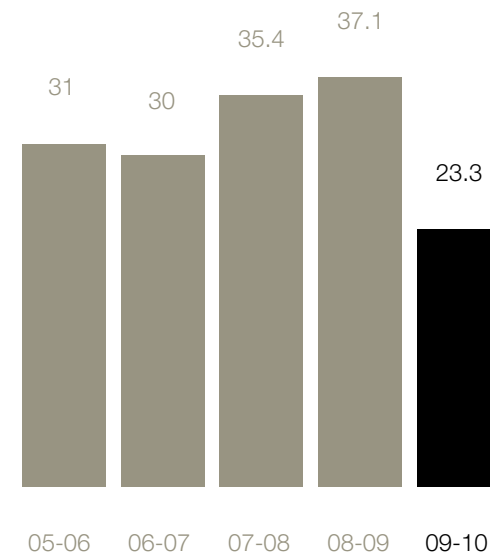
(000 \$)



Commentaire: avec des revenus de péage inférieurs à Cornwall et des taux d'intérêt sur les investissements peu élevés, les revenus d'exploitation ont chuté de 12 % en 2009-2010.

Portion des dépenses couvertes par les revenus pour toutes nos structures

(%)



Commentaire: en raison de revenus moins élevés, d'une importante augmentation des dépenses d'entretien et d'exploitation à Montréal, et d'un financement spécial à Cornwall, la portion des dépenses totales de la SPFL couvertes par les revenus a chuté à 23,3 % en 2009-2010, soit presque 40 % de moins que la portion couverte en 2008-2009.

Performance financière

Le tableau suivant indique une revue et la perspective de gestion de la SPFL:

Rendement consolidé comparativement à l'année précédente

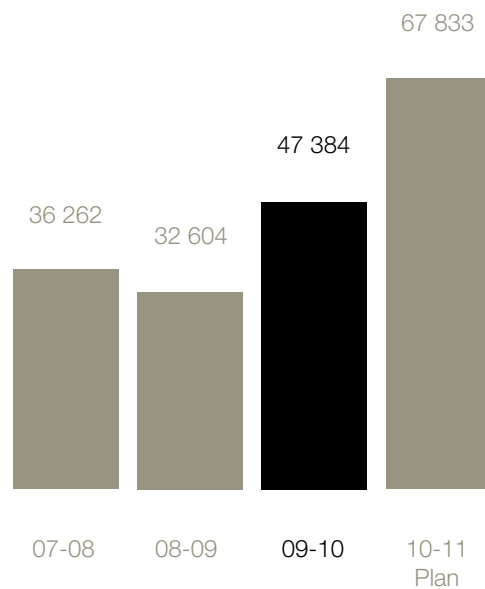
Exercice se terminant le 31 mars (000 \$)	2010	2009	Variation	Explication des variations
Revenus				
Péages				La diminution des péages est attribuable à la récession mondiale et aux nouvelles exigences relatives au passeport des É.-U., qui ont contribué à la réduction globale de la circulation sur tous les ponts internationaux de la SPFL.
Cornwall	1 261	2 134	(41 %)	À Cornwall, les revenus provenant des péages ont été inférieurs en raison de la fermeture du pont et du fait qu'à sa réouverture, la circulation est demeurée à un niveau d'environ 25 % plus bas que lors des années passées. À Sault Ste. Marie, une augmentation des revenus de péage a contrebalancé une baisse de la circulation de 10 %. La circulation aux Mille-Îles a chuté également de 10 %.
Sault Ste. Marie	2 899	2 879	1 %	
Revenus d'exploitation – Mille-Îles	3 528	4 071	(13 %)	
Baux et permis	4 626	4 754	(3 %)	Diminution due à la baisse de la circulation et se répercutant sur les revenus des baux exempts de droits.
Autre	<u>250</u>	<u>745</u>	<u>(66 %)</u>	Réduction due à des taux d'intérêt plus bas et à un taux de change plus élevé en raison de la force du dollar canadien.
Total des revenus	12 564	14 582	(14 %)	

Exercice se terminant le 31 mars (000 \$)	2010	2009	Variations	Explication des variations
Dépenses				
Entretien et exploitation	35 606	21 185	68 %	Augmentation principalement due aux dépenses du programme d'entretien décennal du pont Champlain (12,9 M \$). À Cornwall, les dépenses ont été réduites en raison de la fermeture du pont et contrebalancées par les coûts additionnels encourus pour monter les installations de péage temporaires à Cornwall.
Administration	9 438	8 200	15 %	Augmentation en raison de l'affectation de personnel à des postes supérieurs en finances, ingénierie et services juridiques aux PJCCI et à la SPFL et ce afin de renforcer le rôle de surveillance, d'assurer l'exécution des projets majeurs et de satisfaire les exigences fédérales en matière de rapports.
Mille-Îles – dépenses d'exploitation	<u>2,339</u>	<u>3 219</u>	<u>(27 %)</u>	Diminution en raison des dépenses ajustées et du report des travaux pour compenser la réduction des revenus de péage.
Total des dépenses (excluant l'amortissement)	47 383	32 604	45 %	
Crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation	36 661	20 327	80 %	L'augmentation reflète le financement reçu en 2009-2010 pour le programme d'entretien décennal du pont Champlain au coût de 212 M \$ ainsi que le financement spécial pour la fermeture du pont à Cornwall.
Bénéfice net (perte)	24	88	72 %	Diminution principalement due aux revenus inférieurs provenant des péages et aux dépenses plus élevées en entretien, opérations et administration.

Exercice se terminant le 31 mars (000 \$)	2010	2009	Variations	Explication des variations
Bilan consolidé				
Actifs à court terme	42 642	40 473	5 %	Augmentation due à une plus grande proportion d'investissements à court terme par rapport aux investissements à long terme.
Passifs à court terme	17 107	16 398	4 %	-
Immobilisations corporelles	230 306	193 133	19 %	Augmentation en raison des travaux de remise à neuf des ponts Honoré-Mercier et de l'Île-des-Sœurs, des travaux d'entretien du pont Champlain, des travaux de conception pour le projet de remise à neuf du complexe douanier à Sault Ste. Marie et du nouveau pont du chenal Nord.
Passifs à long terme	196 963	158 547	24 %	Augmentation en raison du financement immobilier reporté.
Avoir de l'actionnaire	60 300	60 277	-	-
Crédits parlementaires pour capitaux propres	43 156	28 115	53 %	Augmentation en raison du financement supplémentaire pour les projets majeurs, y compris la remise à neuf des ponts Honoré-Mercier et de l'Île-des-Sœurs, le projet de remise à neuf du complexe douanier à Sault Ste. Marie et le nouveau pont du chenal Nord.

Total des dépenses (excluant l'amortissement)

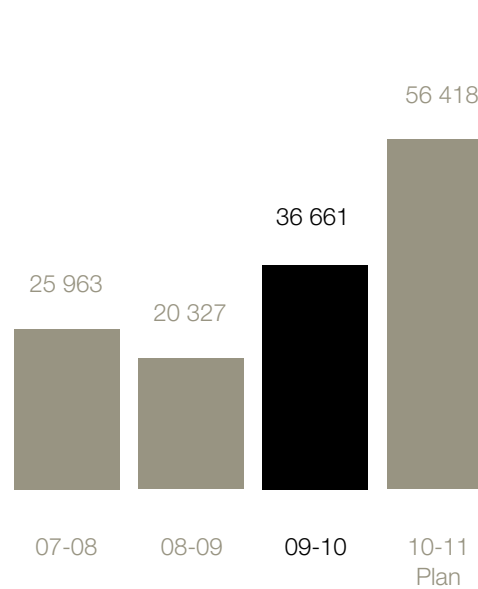
(000 \$)



Commentaire : afin de répondre aux exigences des projets de remise à neuf majeurs à Montréal, le total des dépenses d'exploitation et des dépenses en immobilisations corporelles continueront d'augmenter.

Crédits d'opération

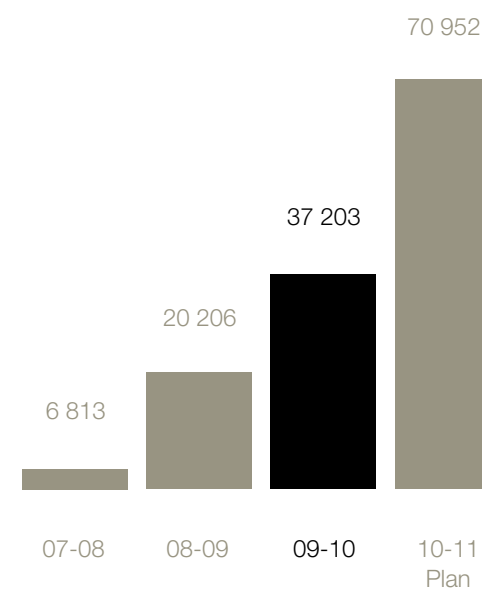
(000 \$)



Commentaire : afin de couvrir les coûts d'entretien majeur prévus pour le pont Champlain, les crédits d'opération augmentent en flèche.

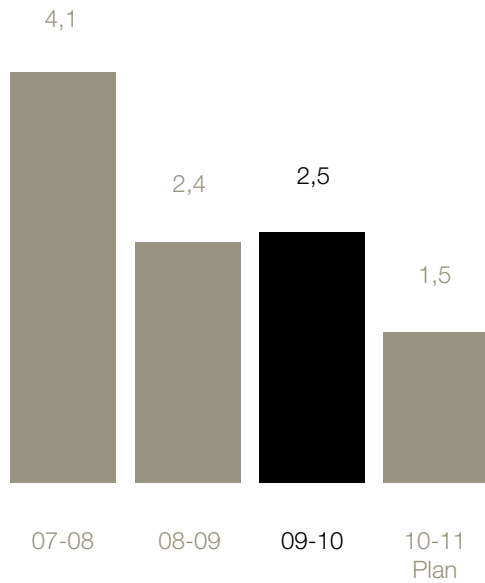
Dépenses en capital

(000 \$)



Commentaire : les dépenses en capital augmentent rapidement en raison des projets majeurs sur le pont Honoré-Mercier, le complexe douanier à Sault Ste. Marie et le pont du chenal Nord à Cornwall.

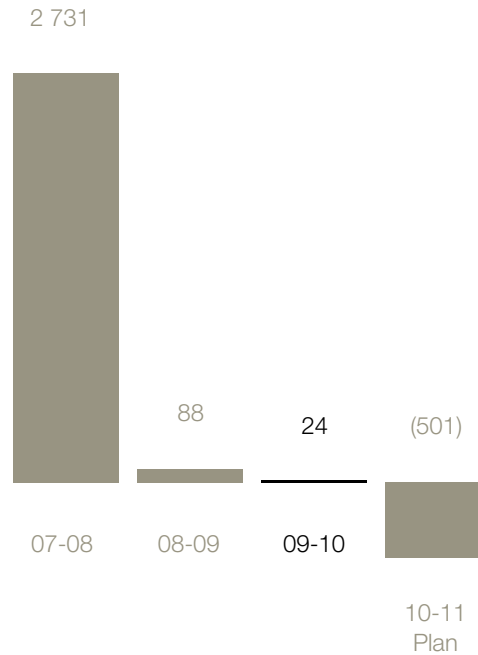
Ratio du fonds de roulement de roulement



Commentaire: le ratio du fonds de roulement (actif à court terme/passif à court terme) donne une indication des liquidités. Les dépenses plus élevées pour l'entretien majeur et les immobilisations réduiront les réserves du capital d'exploitation, menant ainsi à une plus faible disponibilité en liquidités plus faible dans les années à venir.

Bénéfice net (perte)

(000 \$)



Commentaire: le bénéfice net (perte) baisse de manière constante et reflète le haut niveau d'investissement requis, en ce moment, au niveau des infrastructures. Seules les dépenses pour lesquelles du financement a été obtenu seront engagées.

Rendement consolidé comparativement au plan

Exercice se terminant le 31 mars (000 \$)	Réel*	Plan	Variation	Explication des variations
Revenus provenant des péages	4 160	1 854	124 %	Augmentation principalement due à l'inclusion des revenus de péages de la SPRSM et partiellement affectée par une légère diminution à Cornwall.
Autres revenus	8 404	6 191	36 %	Augmentation due à l'inclusion des autres revenus de la SPRSM et partiellement affectée par des revenus d'exploitation inférieurs au pont des Mille-Îles, une baisse des revenus de baux exempts de droits, les taux d'intérêt et les taux de change.
Total des revenus	12 564	8 045	56 %	
Total des dépenses	53 981	49 470	9 %	Augmentation due à l'inclusion des dépenses de la SPRSM.
Perte avant financement public	(41 417)	(41 425)	-	-
Crédits parlementaires pour l'exploitation	36 661	34 834	5 %	Augmentation due à des coûts d'exploitation supplémentaires à la PJCCI et au financement spécial pour la fermeture du pont à Cornwall.
Dépenses en capital	37 203	77 712	(52 %)	Diminution due aux retards dans l'octroi du contrat B, à d'autres dépenses sur le pont Honoré-Mercier et au contrat de peinture du pont du chenal Sud de Cornwall.

*Les résultats incluent les revenus et dépenses réels de la SPRSM, étant devenue une filiale en propriété exclusive en septembre 2010. Les revenus et dépenses prévus de la SPRSM ne sont pas inclus dans les données du plan de 2010.

SOMMAIRE FINANCIER POUR LES SOCIÉTÉS FILIALES

Sommaire financier de la PJCCI

Exercice se terminant le 31 mars (en dollars)	2010	2009
Résultats d'exploitation		
Produits		
Baux et permis	786 536	765 107
Intérêts	16 201	64 891
Autre	25 154	32 186
Charges		
Entretien	27 639 283	13 443 541
Exploitation	3 864 383	3 793 124
Administration	5 542 452	4 019 888
Amortissement des immobilisations corporelles	4 891 460	4 656 798
Perte nette avant financement public	(41 109 687)	(25 051 167)
Crédits parlementaires pour charges d'exploitation	36 032 932	20 199 531
Amortissement de l'aide en capital reportée	4 569 818	4 359 818
Perte nette	(506 937)	(491 818)
Bilan		
Actifs à court terme	17 476 268	16 747 982
Passifs à court terme	14 284 752	13 556 466
Montant à recevoir du Canada	994 585	233 262
Taxe sur les produits et services à recevoir	46 099	10 812
Immobilisations corporelles	199 567 514	162 623 457
Retenue de garantie	1 040 684	244 074
Avantages sociaux futurs	930 441	864 146
Obligations environnementales	1 000 000	1 000 000
Aide en capital reporté	189 514 227	152 579 528
Avoir de l'actionnaire	11 314 362	11 371 299
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	5 024 434	(874 779)
Activités d'investissement	(35 078 867)	(18 743 162)
Activités de financement	35 197 867	19 396 610
Augmentation (diminution) de la trésorerie	5 143 434	(221 331)

Sommaire financier de la CPIVM Exercice se terminant le 31 mars

(en dollars)	2010	2009
Résultats d'exploitation		
Produits		
Péages	2 521 265	4 153 793
Location	175 705	164 866
Investissements	127 220	155 143
Gain de change	-	113 106
Autres	7 800	12 022
Charges		
Entretien	952 121	1 677 208
Perception des péages	1 378 677	827 638
Administration	887 903	948 351
Amortissement	186 756	192 079
Perte de change	54 997	-
Perte nette (bénéfice) avant financement spécial	(628 464)	953 654
Contribution de la Société des ponts fédéraux Limitée	628 464	-
Bénéfice net	-	953 654
Bilan		
Actifs à court terme	5 460 952	2 615 942
Passifs à court terme	1 642 785	1 340 864
Investissements	-	2 250 000
Immobilisations corporelles	638 749	792 545
Améliorations aux ponts et aux infrastructures	24 205	57 165
Provision pour avantages sociaux futurs	296 318	269 822
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	4 168 803	4 088 966
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	(405 550)	1 270 757
Activités d'investissement	250 000	(1 775 453)
Activités de financement	(29 012)	(160 196)
Diminution des espèces	(184 562)	(664 892)

Sommaire financier de la SPRSM (Exercice se terminant le 31 mars)

(en dollars)	2009	2008
Résultats d'exploitation		
Produits		
Péages	2 899 054	2 879 256
Baux et permis	252 448	273 431
Investissements	54 793	90 166
Autre	106 586	162 884
Charges		
Entretien	1 364 926	1 331 682
Perception des péages	884 739	914 474
Administration	780 425	1 085 757
Amortissement	554 489	532 697
Perte nette	(271 698)	(459 074)
Bilan		
Actifs à court terme	3 244 078	3 948 305
Passifs à court terme	1 538 933	1 601 989
Immobilisations corporelles	8 222 314	7 910 968
Aide en capital reportée	312 159	370 286
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	9 613 800	9 885 498
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	161 044	176 904
Activités d'investissement	(599 936)	(333 996)
Diminution (augmentation) des espèces et quasi-espèces	(438 892)	(157 092)

Risque et gestion du risque

À la SPFL, trois niveaux de risque doivent être identifiés, évalués, gérés et communiqués :

- les **risques stratégiques** sont des risques clés qui peuvent avoir un impact sur l'atteinte des objectifs stratégiques de l'organisation (changements de législation, règlements, conformité, risques des personnes, structure organisationnelle et procédés d'affaires);
- les **risques opérationnels** sont des risques clés qui ont généralement un impact sur les activités ou les résultats d'un programme ou d'un projet (continuité des affaires, risques associés aux personnes, assurances, gestion de projet, documentation et registres, sécurité et TI); et
- les **risques financiers** sont des risques qui affectent principalement les objectifs financiers, les budgets, la surveillance financière et les contrôles internes (exactitude des informations financières, fraude, prévisions et besoins de financement).

Le processus de la gestion de risques de la SPFL est conçu de manière à identifier ces risques et à élaborer des stratégies d'atténuation.

Les risques clés sont ceux qui peuvent entraver notre capacité d'atteindre nos objectifs stratégiques qui consistent à apporter toute la surveillance nécessaire afin que les structures de nos ponts soient sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs. Les deux secteurs de risques clés ont été identifiés dans le cadre de l'examen spécial de 2008 effectué par le Bureau du vérificateur général et confirmés par le Conseil d'administration de la SPFL. Ce sont : (i) la pérennité financière et (ii) la gouvernance de l'organisation. Les efforts investis par la SPFL afin d'atténuer ces risques sont résumés dans les deux sections précédentes : Objectifs et rendement de la Société ainsi que Rapport de gestion de la direction. Au cours de 2010-2011, la SPFL commencera à concevoir un système de gestion de risques qui lui permettra d'atténuer les risques par le biais d'un processus systématique.

Information financière et normes comptables canadiennes

En septembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public approuvait une modification de la Préface des normes comptables pour le secteur public. Par conséquent, les entités classées comme organismes publics de type commercial autonomes devront respecter les normes internationales d'information financière pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. La catégorie des organismes publics de type commercial a été éliminée. Ceux qui étaient considérés ainsi, sont désormais classés comme Autres organismes publics et doivent choisir entre les normes internationales d'information financière et les normes sur la comptabilité dans le secteur public, en fonction d'une évaluation des besoins de l'utilisateur. La SPFL est considérée comme un autre organisme public et, après avoir complété cette analyse, entreprendra la transition vers les normes sur la comptabilité dans le secteur public.

Ce changement entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2011. La transition nécessite de procéder par application rétroactive avec retraitement des états financiers des exercices périodes antérieurs, en fonction des directives devant être soumises par le CCSP pour la première application des normes comptables du secteur public par des organismes publics.

Il s'agit là d'un engagement important tant du point de vue de la gouvernance que de l'obligation de rendre compte, pour la direction de la SPFL, les comités de vérification et le Conseil d'administration. Une coordination importante avec toutes les filiales de la SPFL sera nécessaire. La transition aura un impact sur nos pratiques comptables, nos méthodes et procédures, nos contrôles internes et nos systèmes financiers.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La travée nord du pont international de la Voie maritime à Cornwall, sera remplacée par un pont à travée basse.

70	Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers
71	Rapport de la vérificatrice générale
72	Bilan consolidé
73	État consolidé des résultats et du résultat étendu
74	État consolidé des bénéfices non répartis
75	État consolidé des flux de trésorerie
76	Notes afférentes aux états financiers consolidés

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 constituant en corporation la Société du pont de la Rivière Ste. Marie*, 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 11 juin 2010



Rapport du vérificateur

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2010 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 2010 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 constituant en corporation « St. Mary's River Bridge Company »*, 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,

John Rossetti, CA
vérificateur général adjoint
Ottawa, Canada
Le 11 juin 2010

Bilan consolidé 31 mars 2010

(en dollars)	2010	2009
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	16 800 979	22 524 048
Placements à court terme (note 5)	12 586 890	2 005 621
Créances	735 153	816 649
Intérêts courus à recevoir	86 343	95 387
Frais payés d'avance	354 274	504 265
Montant à recevoir du Canada (note 6)	12 078 261	14 526 842
	42 641 900	40 472 812
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (note 6)	1 040 684	244,074
Placements à long terme (note 5)	381 203	1 371 771
Immobilisations corporelles (note 7)	230 306 054	193 133 159
	274 369 841	235 221 816
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	16 246 101	15 787 518
Produits reportés	860 569	610 703
	17 106 670	16 398 221
À long terme		
Dépôt de client	110 389	171 518
Montant à payer au coentrepreneur (note 8)	1 445 066	1 400 505
Retenue de garantie (note 9)	1 040 684	244 074
Avantages sociaux futurs (note 12)	1 141 371	1 286 828
Obligation environnementale (note 19)	1 000 000	1 000 000
Aide en capital reportée (note 10)	192 225 346	153 697 652
Part des actionnaires sans contrôle	-	746 271
	196 962 856	158 546 848
	214 069 526	174 945 069
Engagements (note 17) et éventualités (note 18)		
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	6 635 935	6 612 367
	60 300 315	60 276 747
	274 369 841	235 221 816

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 2010

(en dollars)	2010	2009
Produits		
Péages	4 159 687	5 012 704
Baux et permis	4 626 172	4 753 498
Produits d'exploitation du pont international des Mille-Îles (note 11)	3 528 049	4 070 657
Intérêts	172 694	661 310
Autres	77 528	83 686
	12 564 130	14 581 855
Charges		
Entretien	30 095 600	16 052 666
Fonctionnement	5 511 552	5 131 800
Administration	9 437 623	8 200 243
Charges d'exploitation du pont international des Mille-Îles (note 11)	2 339 246	3 219 457
Amortissement	6 597 312	6 695 189
	53 981 333	39 299 355
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(41 417 203)	(24 717 500)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	36 661 396	20 327 353
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 10)	4 627 945	4 417 945
	41 289 341	24 745 298
Bénéfice (perte) avant le gain extraordinaire et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(127 862)	27 798
Gain extraordinaire (note 4)	137 952	-
Bénéfice avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	10 090	27 798
Quote-part des actionnaires sans contrôle	13 478	60 038
Bénéfice net et résultat étendu	23 568	87 836

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

État consolidé des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en dollars)	2010	2009
Solde au début de l'exercice	6 612 367	6 524 531
Bénéfice net et résultat étendu	23 568	87 836
Solde à la fin de l'exercice	6 635 935	6 612 367

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

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en dollars)	2010	2009
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	23 568	87 836
Éléments hors trésorerie		
Variation de la juste valeur des instruments financiers	-	7 458
Amortissement des immobilisations corporelles	6 597 312	6 695 189
Amortissement de l'aide en capital reportée	(4 627 945)	(4 417 945)
Diminution (augmentation) du dépôt de client	(61 129)	71,518
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	(796 610)	(244,074)
Augmentation de la retenue de garantie	796 610	244,074
Diminution de la provision pour avantages sociaux futurs	(145 457)	(45 244)
Gain extraordinaire (note 4)	(137 952)	-
Quote-part des actionnaires sans contrôle	(13 478)	(60 038)
Variations nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement (note 13)	3 397 560	(377 435)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	5 032 479	1 961 339
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements	(11 593 093)	(16 999 517)
Cession de placements	2 002 392	26 788 881
Acquisition d'entreprise (note 4)	(140)	-
Acquisition d'immobilisations corporelles	(37 202 664)	(20 205 850)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(46 793 505)	(10 416 486)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du montant à payer au coentrepreneur	44 561	30 242
Augmentation de l'aide en capital reportée	35 993 396	19 054 974
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	(7 248)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	36 037 957	19 077 968
Diminution (augmentation) de l'encaisse	(5 723 069)	10 622 821
Encaisse au début	22 524 048	11 901 227
Encaisse à la fin	16 800 979	22 524 048

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

Notes afférentes aux états financiers consolidés

31 mars 2010

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société »), constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices selon les dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En accord avec la directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1^{er} octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ainsi que le pont international des Mille-Îles a été transférée à la Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, en 1998.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 90,67 % des actions avec droits de vote et de participation en circulation de La Société du pont de la Rivière Ste Marie pour un montant de 1 360 \$. Le 1^{er} septembre 2009, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis la totalité des actions avec droits de vote et de participation en circulation restantes, soit 9,33 %, pour un montant de 140 \$ (note 4).

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, La Société du pont de la Rivière Ste Marie ainsi que la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, se financent à même leurs propres produits d'exploitation, de crédits parlementaires et de contributions.

2. MODIFICATIONS COMPTABLES

a) Adoption de nouvelles normes comptables

Le 1^{er} avril 2009, la Société a adopté les chapitres suivants du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA)* :

Instrument financiers - Informations à fournir

En juin 2009, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a modifié le chapitre 3862 du Manuel, Instruments financiers – Informations à fournir. Les modifications ont pour but d'améliorer la communication des informations relatives aux évaluations à la juste valeur et au risque de liquidité afférent aux instruments financiers. Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur doivent être classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :

Niveau 1 – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les cours, cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

Niveau 2 – Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de cours d'actifs ou passifs similaires, de cours sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.

Niveau 3 – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires, qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable.

L'information à fournir sur le risque de liquidité a également été modifiée pour inclure une analyse des échéances des passifs financiers et non financiers.

Les amendements s'appliquent aux états financiers annuels des exercices se terminant après le 30 septembre 2009, l'adoption anticipée est permise. Pour permettre une période d'adaptation aux préparateurs d'états financiers, l'ICCA a décidé de ne pas exiger les chiffres comparatifs pour la nouvelle information à fournir lors du premier exercice d'application. Puisque les amendements ne concernent que l'information à fournir, il n'y a pas d'incidence sur les résultats ou la position financière de la Société. Les informations à fournir sont incluses à la note 22.

b) Modifications comptables futures

Normes comptables du secteur public

Au cours de l'exercice, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a fait une révision des définitions pour les organismes gouvernementaux en éliminant la catégorie des « organismes publics de type commercial ». La Société a conclu qu'elle est considérée comme autre organisme public. En tant qu'autre organisme public, la Société a déterminé que le référentiel comptable le plus approprié pour répondre aux besoins des utilisateurs des états financiers serait les normes comptables publiées par le CCSP. La Société adoptera les normes comptables publiées par le CCSP pour l'exercice financier débutant le 1^{er} avril 2011. La Société évalue actuellement l'impact de l'adoption de ces normes comptables.

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 ses filiales en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et 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, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, ainsi que celui de sa coentreprise se terminent le 31 mars alors que celui de sa filiale en propriété exclusive, 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 sont capitalisés. Les charges liées aux réparations et à l'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les coûts des mesures d'atténuation découlant des obligations environnementales sont comptabilisées sur la base du passif estimé.

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 %
Améliorations de ponts et des infrastructures	10 %
Véhicules et matériel	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 ses filiales 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 sont constatés à titre de passif dans les états financiers selon la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs des coûts les plus probables à engager. 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 Acceptations bancaires Certificats de dépôt
Actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance	Dépôts à terme
Prêts et créances	Créances Intérêts courus à recevoir
Autres passifs financiers	Créditeurs Dépôt de client Montant à payer au coentrepreneur Retenue de garantie

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. ACQUISITION D'ENTREPRISE

Le 1^{er} septembre 2009, la Société des ponts fédéraux Limitée a acquis 14 actions de sa filiale, la Société du pont de la Rivière Ste Marie, pour un montant de 140 \$. Suite à cette acquisition, la Société des ponts fédéraux Limitée détient maintenant la totalité des actions en circulation de la Société du pont de la Rivière Ste Marie. Comme les résultats de la filiale étaient déjà consolidés dans les états financiers de la Société des ponts fédéraux Limitée, le seul impact est qu'à compter de la date d'acquisition, de la part des actionnaires sans contrôle n'a plus à être comptabilisé.

La juste valeur estimative des actifs acquis et des passifs pris en charge à la date d'acquisition de détail comme suit:

(en dollars)

Actif à court terme	310 799
Immobilisations (a)	-
	310 799
Passif à court terme	143 583
Passif à long terme	29 124
	172 707
Moins: Gain extraordinaire (a)	137 952
Actifs nets acquis	140

(a) La transaction a créé un écart d'acquisition négatif totalisant 732 801 \$ dont 594 849 \$ a été appliqué contre les immobilisations et 137 952 \$ a été comptabilisé comme gain extraordinaire.

5. PLACEMENTS

La Société investit dans le marché monétaire. Les placements sont principalement composés de dépôts à terme, d'acceptations bancaires 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 0,16 % à 4,40 % pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 (2,19 % à 4,78 % en 2009). Les échéances sont en moyenne de 153 jours (315 jours en 2009).

(en dollars)	2010	2009
<hr/>		
Placements à court terme		
Placements détenus jusqu'à leur échéance		
Dépôts à terme (juste valeur de 1 918 057 \$ en 2010 et de 898 341 \$ en 2009)	1 875 000	875 000
Actifs financiers détenus à des fins de transaction		
Acceptations bancaires	9 981 600	-
Certificats de dépôt	730 290	1 130 621
<hr/>		
Total	12 586 890	2 005 621
<hr/>		
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	381 203	246 771
<hr/>		
Total	381 203	1 371 771
<hr/>		

6. MONTANT À RECEVOIR DU CANADA

Le montant à court terme représente les crédits parlementaires de 10 077 130 \$ pour les opérations et projets majeurs de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et les sommes payables à la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie de 405 593 \$ pour la réfection de la place des services frontaliers canadiens (note 20). Le montant à court terme inclut également un financement spécial de 894 000 \$ à la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, relié à la fermeture temporaire du pont et à la relocalisation des postes de péages (note 15) et un montant de 701 538 \$ pour des travaux liés au remplacement du pont du chenal Nord à Cornwall.

Le montant à long terme 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 (note 9).

Au moment du paiement de la retenue de garantie en 2013, la filiale présentera une demande de fonds au Trésor. Cette demande ne sera qu'une demande de trésorerie.

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en dollars)	2010			2009
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
Terrains	4 556 027	–	4 556 027	4 615 223
Ponts et routes	307 045 951	154 073 915	152 972 036	158 058 620
Véhicules et matériel	7 484 339	5 924 340	1 559 999	1 885 181
Bâtiments	5 481 776	3 384 151	2 097 625	2 308 232
Améliorations des ponts et des infrastructures	1 109 142	1 097 039	12 103	28 583
Projets en voie de réalisation	68 108 264	–	68 108 264	25 237 320
Coûts découlant d'obligation environnementale (note 19)	1 000 000	–	1 000 000	1 000 000
Matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	52 811	52,811	–	–
	394 838 310	164 532 256	230 306 054	193 133 159

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier, du pont du chenal Sud à Cornwall 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. MONTANT À PAYER AU COENTREPRENEUR

Le montant à payer au coentrepreneur porte intérêt à des taux variant de 2,27 % à 3,10 % (3,03 % à 3,82 % en 2009) 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 2010, leur valeur comptable se rapprochait de leur juste valeur.

9. 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.

10. AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

(en dollars)	2010	2009
Solde au début	153 697 652	130 000 186
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	43 155 639	28 115 411
Amortissement	(4 627 945)	(4 417 945)
Solde à la fin	192 225 346	153 697 652

11. 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.

12. 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 :

(in dollars)	2010	2009
Cotisations patronales	892 950	805 396
Cotisations salariales	368 661	308 525

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)	2010	2009
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 558 230	1 616 918
Coût des services rendus au cours de l'exercice	205 463	204 402
Indemnités versées au cours de l'exercice	(383 867)	(263 090)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 379 826	1 558 230
Tranche à court terme incluse dans les créiteurs	(238 455)	(271 402)
Tranche à long terme	1 141 371	1 286 828

13. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT

(en dollars)	2010	2009
Diminution des créances	81 496	534 016
Diminution de l'avance au coentrepreneur	-	440
Diminution (augmentation) des intérêts courus à recevoir	9 044	(61 920)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	149 991	(279 257)
Diminution du montant à recevoir du Canada	9 610 824	1 166 641
Augmentation (diminution) des créditeurs	(6 703 661)	(1 696 013)
Augmentation (diminution) des produits reportés	249 866	(41 342)
Variation nette	3 397 560	(377 435)

Dans ce tableau, un montant de 7 162 243 \$ (9 973 903 \$ en 2009) est exclu du montant à recevoir du Canada et des comptes à payer en raison de l'acquisition d'immobilisations.

14. 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 2 486 875 \$ (1 149 814 \$ en 2009) auprès d'entités fédérales. Au 31 mars 2010, la Société a comptabilisé des créances sur apparentés de 1 882 659 \$ (625 509 \$ en 2009).

15. FINANCEMENT SPÉCIAL POUR LA FILIALE LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Le 31 mai 2009, les dirigeants de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont fermé le pont d'entrée de Cornwall (Ontario) et ont évacué leurs installations sur l'île de Cornwall en raison des craintes liées à la sécurité des agents de l'ASFC et du public circulant en voiture à la suite de protestations par les Mohawks d'Akwesasne concernant l'initiative d'armement des agents de l'ASFC. Pour des raisons de sécurité, La Corporation du Pont international de la Voie maritime a également évacué ses installations la même journée. Une directive ministérielle a été publiée le 25 juin 2009 pour fermer officiellement le pont du chenal sud à la circulation allant vers le nord.

En juillet 2009, un service provisoire de douane a été ouvert par l'ASFC dans la ville de Cornwall. Peu après, il a été résolu par le Conseil d'administration de la La Corporation du Pont international de la Voie maritime qu'un poste provisoire de péage soit situé au même endroit. La Corporation du Pont international de la Voie maritime a repris la perception des péages dans la ville de Cornwall le 3 août 2009.

Le 31 mars 2010, un financement spécial pour une somme de 894 000 \$ pour récupérer les coûts opérationnels et d'entretien dus à la fermeture et à la relocalisation provisoires de ses postes de péage dans la ville de Cornwall a été approuvé par le gouvernement.

Un montant de 628 464 \$ a été constaté en 2009-2010 afin de récupérer les coûts opérationnels et d'entretien dus à la fermeture et à la relocalisation temporaire des postes de péage dans la ville de Cornwall. Le solde de 265 536 \$ a été reporté en 2010-2011 pour récupérer les coûts d'entretiens du pont de chenal nord.

La conciliation de la contribution est présentée ci-dessous.

(en dollars)

Contribution totale	894 000
Contribution utilisée en 2009-2010	628 464
Contribution reportée en 2010-2011	265 536

Puisque ces fonds n'avaient pas été reçus au 31 mars 2010, un compte à recevoir a été enregistré.

16. FACILITÉS DE CRÉDIT

La filiale, La Société du pont de la Rivière Ste Marie, a une facilité de crédit à terme non rotative d'un montant de 5 000 000 \$ qui n'a pas été prélevée au courant de l'année puisqu'en date du 31 mars 2010, l'approbation du ministre des Finances relative aux modalités de la transaction et l'approbation du gouverneur en conseil relative au plan d'entreprise de la société mère, La Société des ponts fédéraux Limitée, selon l'article 127 de la Loi sur la gestion des finances publiques n'avaient pas encore été obtenues. La facilité de crédit sera utilisée pour financer l'acquisition de propriétés dans le cadre de la réfection de la place des services frontaliers canadiens au pont international à Sault Ste Marie (note 20).

17. 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 2012 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 68 618 082 \$. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

(en dollars)

2011	62 586 388
2012	3 538 331
2013	1 030 411
2014	559 087
2015 et suivantes	903 865

18. 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.

19. OBLIGATION ENVIRONNEMENTALE

Sur le plan environnemental, la Société a fait un inventaire de tous 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'enfouissement 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 2010 (1 000 000 \$ au 31 mars 2009). 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.

20. 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 (Montréal)

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 2010, le coût total estimatif s'élève à 135 millions de dollars. Les travaux de remplacement du tablier ont débuté sur le pont en 2009 et devraient se terminer en 2012.

Extrémité nord de l'île-des-Soeurs (Montréal)

À la suite des travaux importants effectués au réseau routier de l'extrémité nord de l'île-des-Soeurs 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 se sont réalisés principalement au cours de 2009.

Pont Champlain (Montréal)

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 de ce programme ont débuté tel que prévu en 2009.

Réfection de la place des services frontaliers (Sault Ste Marie)

En septembre 2009, une entente de contribution avec le gouvernement du Canada a été conclue pour la réfection de la place des services frontaliers au pont international à Sault Ste Marie. Cette entente donne accès à un financement de 44 millions de dollars provenant du fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Les travaux ont débuté en 2010 et devraient se terminer en 2014.

21. 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.

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. Il n'y a pas eu de changement dans les objectifs, politiques et procédures de la Société pour la gestion du capital comparativement à l'année précédente.

22. INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

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

La retenue sur garantie fait partie du cours normal des activités. La valeur comptable de cet instrument financier se rapproche de sa juste valeur.

Les instruments financiers mesurés à la juste valeur qui doivent être classés dans la hiérarchie sont composés de placements détenus au 31 mars 2010 par la Société. Ceux-ci sont classés au niveau 1.

Instruments dérivés

La Société ne détenait aucun instrument dérivé au 31 mars 2010.

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 placements, des créances 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.

L'exposition maximale de la Société au risque de crédit est la suivante :

(en dollars)	2010	2009
Encaisse	16 800 979	22 524 049
Placements à court terme	12 586 890	2 005 621
Créances		
Ministères fédéraux	13 118 945	14 770 916
Autres	821 496	1 479 920
Placements à long terme	381 203	1 371 771
	43 709 513	42 152 277

Le risque de crédit associé à l'encaisse et aux placements à court terme est essentiellement réduit au minimum en s'assurant que les fonds excédentaires sont investis dans des placement très liquides. La politique de la Société est d'investir les fonds excédentaires dans des instruments à faible risque appartenant au gouvernement du Canada ou à une institution membre de l'Association canadienne des paiements. Au 31 mars 2010, ces actifs financiers sont investis dans des dépôts à terme, des acceptations bancaires et des certificats de dépôt (note 5). La direction juge ainsi que le risque de perte est négligeable.

Le risque de crédit associé aux créances est réduit puisque un bon nombre de celles-ci représente un montant à recevoir des ministères fédéraux payable en général en 90 jours (note 6) à l'exception des retenues de garantie qui sont payables en 2013 (note 9). Au 31 mars 2010, les montants à recevoir des ministères fédéraux représentaient 94 % du montant total recouvrable (91 % au 31 mars 2009).

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 associées à ses activités, 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.

Les échéances des passifs financiers de la Société sont estimées par la direction comme suit :

(en dollars)	Moins de 3 mois	3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total
Créditeurs	13 881 621	2 811 480	-	16 693 101
Dépôt de client	-	-	110 389	110 389
Montant à payer au coentrepreneur	-	-	1 445 066	1 445 066
Retenue de garantie	-	-	1 040 684	1 040 684
	13 881 621	2 811 480	2 596 139	19 289 240

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 varié de 1 % au cours de l'exercice, les intérêts créditeurs sur l'encaisse auraient varié d'environ 40 832 \$ (136 366 \$ en 2009).

Les placements 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 variation de 1 % des taux d'intérêt au 31 mars 2010 aurait donné lieu à une variation de la juste valeur des placements à long terme de la Société d'environ 54 647 \$ (29 803 \$ au 31 mars 2009).

La Société est assujettie au risque de change sur les péages perçus en dollars américains aux passages internationaux. Une variation de 1 % dans le taux de change moyen au cours de l'exercice se serait soldée par une variation du bénéfice net de 4 817 \$ (9 191 \$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2009). 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.

23. GAIN OU PERTE DE CHANGE

La Société a subi un gain de change de 207 393 \$ en 2010 (perte de 62 528 \$ en 2009).

24. 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 2010.

(en dollars)	2010	2009
Actifs		
Court terme	2 730 476	1 307 971
Long terme	331 477	1 549 855
Passifs		
Court terme	821 393	670 432
Long terme	2 236 560	2 183 394
Résultats		
Produits	1 415 995	2 299 465
Charges	1 730 227	1 822 638
Perte nette avant financement spécial	(314 232)	476 827
Portion de la perte nette attribuée au coentrepreneur américain assumée par la filiale	(314 232)	–
Perte totale de la filiale	(628 464)	476 827
Financement spécial	628 464	–
Quote-part de la Société	–	476 827
Flux de trésorerie		
Activités d'exploitation	(202 775)	635 379
Activités d'investissement	125 000	(887 727)
Activités de financement	(14 506)	(80 098)

25. 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

La Société des ponts fédéraux Limitée

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

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

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

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

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

The Thousand Islands Bridge Authority

Case postale 10
Lansdowne (Ontario) K0E 1L0
Téléphone : 315 482-2501
Télécopieur : 315 482-5925
www.tibridge.com

La Société du pont de la Rivière Ste Marie

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

Désignations et abréviations

SPFL	Société des ponts fédéraux Limitée
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
LCSA	<i>Loi canadienne sur les sociétés par actions</i>
CGMMSL	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
PJCCI	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
CPIVM	Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée
TIBA	Thousand Islands Bridge Authority
SPRSM	Société du pont de la Rivière Ste. Marie
IBA	International Bridge Authority (État du Michigan)
SSMBA	Sault Ste. Marie Bridge Authority
MDOT	Michigan Department of Transportation
PD	Première dirigeante
LGFB	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>
BVG	Bureau du vérificateur général du Canada
MCA	Conseil des Mohawks d'Akwesasne
MCK	Conseil des Mohawks de Kahnawake
MBC	Mohawk Bridge Consortium
IBTA	<i>International Bridges and Tunnels Act</i>
PASCF	Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
TC	Transports Canada