

RAPPORT ANNUEL 2010-2011

La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited

Canada 

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Message du président	1
2.0	Message de la présidente et première dirigeante	3
3.0	Survol organisationnel	5
4.0	Divulgations en matière de gouvernance	11
5.0	Rendement de gestion	13
6.0	Discussion et analyse de la direction	17
7.0	États financiers consolidés (vérifiés)	30
	Annexe A Rapport sur le rendement de 2010-2011	54
	Annexe B Sommaires financiers des résultats des filiales	59
	Annexe Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction	62



J. Keith Robson
Président du Conseil d'administration

1.0 MESSAGE DU PRÉSIDENT

Dans le Discours du Trône de 2010, on décrivait le besoin de garantir « le plus vaste marché possible pour les biens et services » afin de favoriser ainsi la croissance économique du Canada. Les ponts et autres structures connexes de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) contribuent directement à ces objectifs en procurant des corridors essentiels, sécuritaires et efficaces pour ainsi permettre la circulation des gens et des marchandises à l'intérieur du Canada et au-delà de la frontière américaine, incluant certaines destinations plus générales à l'étranger. Les structures de la SPFL jouent un rôle de premier plan lorsqu'il s'agit de relier au reste du monde les réseaux de notre pays en matière de transport et d'économie. En 2010, on estimait que ces passages accueilleraient en moyenne près de 1,5 million de véhicules chaque année et au-delà de 67 milliards de dollars de marchandises, ce qui les plaçait parmi les plus achalandés en Amérique du Nord.

En 2010-2011, le conseil de la SPFL a tenu une série de discussions stratégiques avec ses filiales et la haute direction afin d'aborder les principaux facteurs d'activités, comme les partenariats internationaux efficaces, les exigences primordiales des partenaires du fédéral, la complexité croissante du réseau de transport à Montréal, l'intérêt évident que manifestent les Autochtones à l'égard de certains ponts à Montréal et à Cornwall, le climat économique du Canada, ainsi que la directive de notre gouvernement en matière de restriction des dépenses. De plus, les progrès réalisés dans le cadre des projets importants, ainsi que les principaux risques ont été identifiés et certaines mesures ont été prises afin de les atténuer.

La structure organisationnelle de la SPFL est très complexe, alors qu'elle repose sur trois filiales, incluant une coentreprise, des partenariats internationaux et un conseil d'administration international mixte. Une telle complexité suscite un problème stratégique au niveau de la gouvernance organisationnelle, qui a d'ailleurs été soulignée dans l'examen spécial de 2008 de la SPFL réalisé par le Bureau du vérificateur général (BVG). L'enjeu porte sur la surveillance efficace des affaires de l'organisation dans leur ensemble, la disponibilité régulière et en temps opportun des renseignements et la capacité d'accorder à la présidente et première dirigeante l'autorité et la responsabilité en ce qui concerne le rendement de la SPFL et de ses filiales. On a déployé des efforts considérables au niveau de la clarification des rôles et des responsabilités avec les filiales, en plus d'avoir amélioré la circulation de l'information. En 2010-2011, j'ai participé avec le conseil de la SPFL et la présidente et première dirigeante

à l'établissement d'étapes clés visant à résoudre les problèmes identifiés. Les mesures prises comprenaient l'envoi à toutes les entités de lettres concernant les attentes à leur égard, la mise en place d'un cadre trimestriel au niveau des rapports, ainsi qu'un plan de vérification interne pluriannuel à la grandeur de l'organisation axé sur les aspects tels que les rapports financiers, les ententes internationales et les systèmes de contrôle budgétaire. Le conseil de la SPFL s'est également penché sur la structure et sur les règlements du comité, en plus d'avoir procédé à l'auto-évaluation du conseil et présenté le profil de compétences au ministre responsable.

La deuxième question stratégique que le BVG avait soulignée dans l'examen spécial de 2008 de la SPFL était la durabilité financière. Essentiellement, le modèle de financement et les défis financiers de la SPFL en ce qui concerne les traversées internationales et les ponts domestiques à Montréal diffèrent. L'enjeu porte sur l'incapacité de la SPFL de financer les grands projets d'immobilisations pour répondre aux exigences de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au niveau des traversées internationales, ainsi que sur le financement à plus long terme insuffisant requis afin d'assurer l'entretien des ponts fédéraux intérieurs à Montréal. Cependant, la SPFL réalise des progrès dans ce dossier. En 2010-2011, la SPFL obtint des autorisations essentielles, de sorte qu'elle entreprend maintenant avec succès la construction du nouveau pont du chenal nord à Cornwall, un projet évalué à 74,8 millions de dollars. La SPFL et sa filiale, PJCCI, ont également obtenu un financement spécial dans le cadre du Plan d'action économique du Canada et du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour les ponts à Montréal, ainsi qu'un financement préétabli sur plusieurs années pour ses opérations, ce qui s'ajoute ainsi au financement important alloué au pont Champlain et à la partie fédérale du pont Honoré-Mercier afin de procéder aux travaux d'entretien et de restauration. De plus, la SPFL a également entretenu tous ses biens et continué de gérer les risques tout en faisant connaître ses options de restauration au gouvernement et en réalisant des études importantes en vue des projets importants à venir, telle une évaluation détaillée de l'état actuel du pont Champlain. Une étude de préfaisabilité ayant pour but d'examiner le corridor du pont Champlain a été réalisée ainsi que des réparations urgentes aux autres ponts et infrastructures à Montréal. Dans le cadre du budget 2011, on a procédé à l'annonce d'un financement important de 227,6 millions de dollars d'une durée de 3 ans consacré aux ponts à Montréal; les approbations ont été obtenues après l'élection fédérale.

La SPFL a établi d'étroites relations avec ses partenaires et ses intervenants, et réalise présentement des progrès visant à consolider son rôle de surveillant au sein de son portefeuille, menant ainsi à une responsabilisation accrue face aux processus mis en œuvre par le conseil de la SPFL. Ainsi, la SPFL avec l'ensemble de ces filiales est bien placée pour réaliser ses grands projets importants de construction qui répondent à la sécurité et à la restauration des ponts et, collectivement avec ses intervenants ont démontré que les travaux peuvent s'adapter rapidement à tout changement au niveau des exigences.



J. Keith Robson, président





Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

2.0 MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ET PREMIÈRE DIRIGEANTE

L'exercice 2010-2011 fut important sur le plan des réalisations pour la SPFL et ses filiales. Grâce à sa gestion des ponts essentiels et des structures connexes, la SPFL a su répondre aux attentes avec un financement de 104,4 millions de dollars, tout en procurant des emplois à temps plein à 88 individus au sein de son portefeuille. Cela est attribuable à la qualité et au professionnalisme de tous les employés travaillant ensemble pour l'amélioration de l'organisation entière. La sécurité des ponts et le renouvellement des infrastructures constituaient la priorité avec la réalisation de quatre projets essentiels d'infrastructure des ponts qui s'étendent sur plusieurs années, c'est-à-dire la restauration de la place des douanes à Sault Ste. Marie (49,1 millions de dollars), le nouveau pont surbaissé du chenal nord qui se trouve à Cornwall (74,8 millions de dollars), la deuxième année du programme d'entretien d'une durée de 10 ans du pont Champlain (212,0 millions de dollars en 10 ans), ainsi que le plus grand projet de restauration d'un pont dans l'histoire du Canada, soit le pont Honoré-Mercier (135,0 millions de dollars) à Montréal. La SPFL a participé directement au succès du Plan d'action économique du Canada et du Fonds de stimulation de l'infrastructure en réalisant des projets d'importance pour le pont Champlain et en procédant à des réparations urgentes sur d'autres ponts et infrastructures à Montréal (60,9 millions de dollars).

En juin 2010, la SPFL a signé une nouvelle entente de dix ans avec la Thousand Island Bridge Authority (TIBA), prolongeant son association afin d'assurer l'entretien et l'exploitation de la traversée des Mille-Îles. En août 2010, le leader du gouvernement à la Chambre annonçait la construction du nouveau pont à bas niveau du chenal nord à Cornwall. La SPFL a accordé le contrat des travaux d'aqueduc avec construction de piles qui devraient débuter ce printemps. La SPFL a continué de tout faire en son pouvoir afin de préserver la structure actuelle du pont du chenal nord pour assurer ainsi sa sécurité alors qu'on procède à l'érection de la nouvelle structure, quoiqu'en adoptant une approche très prudente sur le plan fiscal en raison de son remplacement imminent. Cependant, la SPFL attend des décisions de l'ASFC en ce qui concerne l'emplacement de ses installations pour finaliser le processus de conception du projet. Les ponts internationaux subissent des pressions financières croissantes en raison des exigences et obligations de sécurité à la frontière attribuables essentiellement à la *Loi sur les douanes* (article 6) qui exigent des exploitants de ponts internationaux pour fournir des installations à l'intention de l'ASFC. Alors qu'aux États-Unis les douanes sont assurées et entretenues par un organisme distinct qui bénéficie d'un financement séparé, le Canada, grâce à l'article 6, a transféré la responsabilité aux exploitants des ponts qui doivent tirer leur financement des droits de péage. Les plans de conception du projet

de restauration de la place des douanes à Sault Ste. Marie avance à grands pas, alors que la SPFC n'épargne aucun effort afin de garantir l'acquisition de terrains indispensables avant le début des travaux de construction.

En ce qui concerne les ponts domestiques à Montréal, le défi consiste dans ce que plusieurs des biens ont dépassé la durée prévue de leur cycle de vie. Le pont Champlain et ses approches ont dû faire l'objet d'efforts accrus au niveau de la surveillance, de l'inspection et de l'entretien compte tenu de leur état de détérioration plus avancé. D'après une ébauche de rapport qui remonte à décembre 2010 sur l'avenir du pont Champlain préparée par une firme professionnelle indépendante de génie, on en déduit que les lacunes, les risques associés et l'analyse des coûts étaient tels que le pont Champlain actuel devrait être remplacé par un nouveau pont et faire appel à un processus accéléré en ce sens. D'ici là, on a recommandé de poursuivre le programme actuel de restauration. L'étude de préfaisabilité examinant son remplacement a été réalisée en partenariat avec le Québec et des options pour révision ont été présentées au gouvernement. Aux problèmes du pont Champlain s'ajoute une interdiction temporaire à la circulation des camions lourds annoncée en décembre 2010 sur le pont Honoré-Mercier pour une période indéterminée en raison des préoccupations découlant des récents contrôles de sécurité sur la partie québécoise du pont réservée aux voies ferrées. On a ainsi détourné la circulation des camions principalement vers le pont Champlain, ce qui a pour effet d'accroître le volume de circulation et les contraintes au niveau de l'entretien de ce corridor.

Des travaux de restauration majeure sur le pont Honoré-Mercier sont également en cours, alors que PJCCI gère le remplacement du tablier du pont en entier en partenariat avec le gouvernement du Québec. Les fermetures additionnelles de voies sur le pont Honoré Mercier suite à la fin d'année a pour effet d'accroître le volume de circulation sur le pont Champlain. La restauration du pont doit prendre fin en 2011-2012 en ce qui concerne le contrat A et en 2012-2013 pour le contrat B. Cependant, on a dû retarder le début du contrat B pour des raisons de juridiction ente le Conseil mohawk de Kahnawake et le gouvernement du Québec. La gestion des dépenses était et demeure une priorité pour la SPFL et pour l'ensemble du gouvernement canadien. La directive relative à des restrictions budgétaires additionnelles a été mise en œuvre par la SPFL et ses filiales. Une partie de cette initiative consistait, entre autres, à étendre les relations fonctionnelles entre le siège social et les filiales dans les domaines des finances, de la planification stratégique, de la gestion des risques, de l'environnement et des ressources humaines. Le personnel de la SPFL a joué le rôle de chef de file au niveau de nos traversées de ponts internationaux en ce qui concerne les projets majeurs de construction et de restauration, du début à la fin, et vient maintenant d'assumer les fonctions

financières pour la filiale à SPRSM. La SPFL a continué de se conformer à l'esprit de la directive sur la restriction des dépenses annoncée dans le budget 2010, et ce, même si celle-ci ne s'appliquait pas précisément aux sociétés d'État qui dépendent des montants non votés, dont la SPFL et ses filiales, à l'exception de PJCCI.

Au cours de la prochaine année, la SPFL devra adopter les normes comptables du secteur public et, en raison d'un amendement à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, elle devra également publier des rapports financiers trimestriels. En 2010-2011, la SPFL a consacré des efforts considérables afin de répondre à ces besoins et a établi des processus et des méthodes visant à renforcer ses exigences en matière de rapports financiers. La SPFL a également élaboré des options ayant pour but d'optimiser sa structure organisationnelle faisant présentement l'objet d'un examen de la part du gouvernement.

En collaboration avec Transports Canada et les organismes centraux, la SPCL a continué d'offrir un rendement intéressant et d'améliorer ses résultats en 2010-2011. C'est avec enthousiasme que je continue de diriger la SPFL et ses filiales au cours de la prochaine année et dans l'avenir, alors que la SPFL continue de réaliser la plus importante de ses priorités qui consiste à assurer la sécurité de ses ponts et des infrastructures connexes à l'intention de ses principaux intervenants, soit les voyageurs qui empruntent les ponts.



Micheline Dubé, présidente et première dirigeante



3.0 SURVOL ORGANISATIONNEL

3.1 PROFIL ORGANISATIONNEL

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 intendance des plus rigoureuses afin que les structures de ponts relevant de son autorité soient sécuritaires et servent adéquatement les usagers. La SPFL 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 et de structures associées.

VISION

La SPFL est reconnue comme étant une agence à services complets pour la construction, la gestion et l'exploitation de son portefeuille de ponts fédéraux et de structures associées afin qu'ils demeurent sécurisés et efficaces pour les utilisateurs. Elle est aussi chargée de fournir des installations à l'ASFC sur ses ponts internationaux.

LÉGISLATION ET RESPONSABILITÉS

La SPFL est une société d'État mère opérant indépendamment du gouvernement fédéral. La SPFL est, directement ou par l'intermédiaire de ses filiales en propriété exclusive, responsable de trois ponts internationaux et des structures associées en Ontario (traverses de Cornwall, Sault Ste. Marie et Mille-Îles), de trois ponts principaux et de leurs voies d'accès dans la région métropolitaine de Montréal (ponts Jacques Cartier et Champlain et la partie fédérale du pont Honoré-Mercier), ainsi que de trois structures associées (autoroute Bonaventure, estacade du pont Champlain et tunnel Melocheville). Ses ponts domestiques et internationaux sont parmi les raccordements fixes les plus importants au Canada.

Basée à Ottawa, la SPFL, une société d'État fédérale inscrite à l'annexe III-I en vertu de la LGFP, 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 et exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis et, tel qu'autorisé par la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent* (LAVMST), l'acquisition d'actions ou de biens de toute compagnie de pont, ainsi que l'exploitation et la gestion des ponts ;
- b) l'acquisition des terrains pour la construction ou l'acquisition, la maintenance, la gestion et l'exploitation des travaux ou autres biens que le gouverneur en conseil peut juger nécessaires ;
- c) l'acquisition ou le fait de devenir le cessionnaire, en tout ou en partie, des biens de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), droits ou des entreprises transférées par AVMSL et
- d) avec l'approbation du gouverneur en conseil, la location à toute personne de terres, biens ou installations hydroélectriques en son nom / 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. (CPIVML) 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 renouvelée en juin 2010.

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 date du 18 juillet 2008, la SPRSM a continué son activité en vertu de la LCSA (article 187) à partir de laquelle la SPRSM tire son autorité d'emprunt. En septembre 2009, la SPFL a fait l'acquisition de la totalité des actions en circulation, de sorte que la SPRSM est maintenant une société d'État et 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 du Michigan (MDOT) est entrée en vigueur en juin 2009.

3.2 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE POLITIQUE PUBLIQUE

Le résultat stratégique de la SPFL, « fournir un transport sécuritaire et efficace sur l'infrastructure maintenue, exploitée et gérée par la SPFL », concerne son mandat en plus de correspondre à un des résultats stratégiques et des priorités du gouvernement du Canada, soit une « forte croissance économique ». La SPFL contribue directement à l'économie canadienne en assurant un transport sécuritaire et efficace sur le réseau national et international. Au nom du gouvernement fédéral, la SPFL, en compagnie de ses trois filiales exclusives, soit PJCCI à Montréal, la CPIVMLL à Cornwall et la SPRSM à Sault Ste. Marie, ainsi que dans le cadre de trois partenariats internationaux avec les États-Unis, détient et exploite trois ponts internationaux et leurs structures connexes en Ontario, ainsi que trois ponts domestiques d'importance majeure et leurs voies d'accès dans la grande région de Montréal. Ses ponts internationaux et intérieurs comptent parmi les traversées à raccordement permanent les plus importantes au Canada.

PONTS INTERNATIONAUX

La SPFL gère les opérations de péage, les inspections, l'entretien et les réparations cycliques, la sécurité, la coordination avec les intervenants internationaux et les communautés, la promotion de la traverse ainsi que la prestation et la gestion des installations douanières de l'ASFC. Les activités sont gérées en vertu d'accords internationaux avec les États-Unis impliquant la participation de représentants des deux pays au sein de chacun des conseils d'administration respectifs. Le modèle de financement repose sur le principe de l'autonomie des opérations, alors que les gains nets qui en découlent font l'objet d'un partage conformément aux accords internationaux. Le but consiste à recueillir des gains nets suffisants pour financer du moins en partie les activités de construction et de restauration à long terme sur ces ponts. À l'heure actuelle, la SPFL gère la construction du nouveau pont à bas niveau du chenal nord à Cornwall. Cependant, en tant que propriétaire des ponts internationaux, la SPFL doit mettre des installations à la disposition de l'ASFC conformément à la Loi sur les douanes (article 6). Ces grands projets sont présentement financés par le gouvernement et sont localisés à Sault Ste. Marie, Cornwall et une future installation potentielle de l'ASFC aux Mille-Îles.

Les ponts internationaux du SPFL sont :

La Corporation du pont international de la voie maritime à Cornwall est composée du pont du chenal nord et de la partie canadienne du pont du chenal sud, qui relie le territoire Mohawk d'Akwesasne à la municipalité de Rooseveltown dans l'état de New York (NY). Ils constituent un point d'accès principal permettant au trafic commercial et aux touristes de se rendre dans le nord de l'état de NY, sans compter qu'ils représentent une liaison importante entre les communautés Mohawk de NY et de l'Ontario.

Le pont international des Mille-Îles comprend la partie canadienne située à Ivy Lea en Ontario, ainsi que la partie américaine qu'on retrouve à Collin's Landing, NY. Ce pont représente une traversée de pont importante pour les touristes, alors qu'il s'agit d'une des traversées les plus achalandées par le trafic commercial.

Le pont international de Sault Ste. Marie relie les villes de Sault Ste. Marie en Ontario et au Michigan. Celui-ci présente une importance majeure pour le secteur forestier, la fabrication, le tourisme et le secteur des services de l'économie du Nord de l'Ontario.

PONTS DOMESTIQUES

Par sa filiale PJCCI, la SPFL est responsable des opérations, des inspections, de l'entretien et des réparations cycliques, de la sécurité, de la coordination avec les intervenants municipaux et provinciaux, ainsi que de la gestion des sites contaminés de tous les ponts domestiques fédéraux et des structures connexes à Montréal. Les opérations de ce réseau de ponts sont principalement financées par voie de crédits parlementaires avec des activités générant des recettes minimales, comme la publicité. Parmi les grands projets présentement en cours, mentionnons la restauration du pont Honoré-Mercier, le plan d'entretien de 10 ans du pont Champlain, les études en vue du remplacement du pont Champlain et de l'amélioration des corridors, qui sont ou qui seront financés entièrement par voie de crédits parlementaires et qui font l'objet de la proposition de financement de 5 ans mise de l'avant pour le gouvernement.

Les ponts domestiques fédéraux sont :

Le pont Jacques-Cartier est un pont à cinq voies renforcées d'acier et doté d'un système de signalisation des voies qui permet d'inverser le sens de la circulation en fonction des heures de pointe. Ce pont relie les villes de Longueuil et Montréal.

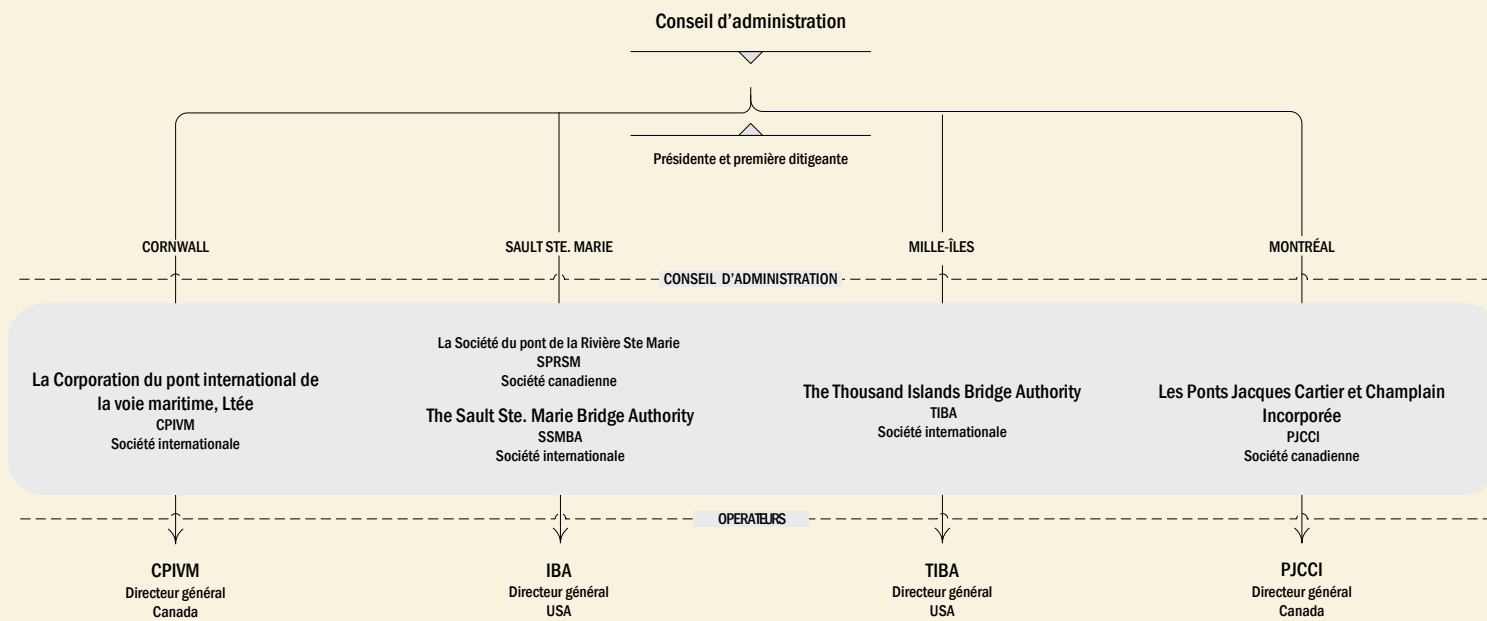
Le pont Honoré-Mercier relie l'arrondissement de LaSalle, sur l'île de Montréal, à la réserve mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud. La partie surélevée du pont tombe sous la juridiction du gouvernement fédéral, alors que le reste du pont relève de la juridiction du gouvernement du Québec.

Le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure relient les arrondissements de Brossard et Verdun. Il s'agit du pont le plus achalandé au Canada et un des plus utilisés en Amérique du Nord.

L'ouvrage de protection contre les glaces du pont Champlain (estacade) longe le pont en amont et est aussi utilisé comme piste cyclable. L'estacade relie l'Île-des-Sœurs aux rives de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le tunnel de Melocheville, qui est un prolongement de l'autoroute 132, est situé à Melocheville, à proximité de la centrale hydroélectrique de Beauharnois sur la rive sud-ouest de Montréal. Ce tunnel passe directement sous le canal de Beauharnois offrant une voie pour la circulation dans chaque direction.

3.3 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE



3.4 SOMMAIRE DES OPÉRATIONS

NOM	SPFL (SIÈGE SOCIAL)	CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPIVM).	L'ADMINISTRATION DU PONT DES MILLE-ÎLES (TIBA)	LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (SPRSM)	LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (PJCCI)
CLASSIFICATION DES PONTS		International	International	International	Domestique
CRÉATION	1998 en vertu de la LCSA	1962 en vertu de la <i>Loi sur les corporations du Canada</i> , prorogé en 1979 en vertu de la LCSA	Un accord international initial en 1976	1955 comme une association sans but lucratif; prorogée en 2008 en vertu de la LCSA	1978 en vertu de la LCSA
STATUT AU SEIN DE LA SPFL	Société mère	Filiale en propriété exclusive. Coentreprise entre la SPFL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation-SLSDC (É-U).	Agence américaine d'exploitation du pont géré par un accord international	Filiale en propriété exclusive	Filiale en propriété exclusive
CONSEIL D'ADMINISTRATION	Quatre administrateurs nommés par le gouverneur en conseil.	Chaque entreprise nomme quatre administrateurs en conformité avec l'accord binational. Les huit administrateurs sont nommés par la SPFL, avec les administrateurs des États-Unis nommés sur recommandation du SLSDC	Dirigée par un président américain, assisté par six administrateurs, trois des États-Unis et trois du Canada. 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.	Neuf administrateurs, nommés par la SPFL. Chaque copropriétaire du pont international de la Rivière Ste Marie (SPRSM et MDOT) nomme quatre administrateurs de la SSMBA en conformité avec l'accord binational.	Cinq à sept administrateurs nommés par la SPFL.
RESPONSABILITÉ PRINCIPALE	Propriétaire à 100 % de : PJCCI, CPIVM et SPRSM.	Exploitation du point de passage international à Cornwall, y compris un couloir terrestre à travers l'île de Cornwall et deux ponts : le pont du chenal Nord situé au Canada est détenu à 100 % par la SPFL ; le pont du chenal Sud, qui enjambe la frontière internationale, détenue à 32 % par la SPFL (partie canadienne) et à 68 % par son homologue américain, la SLSDC.	Supervision du point de passage international composée de ponts séparés au Canada et aux États-Unis, ainsi que de petits ponts en propriété conjointe au milieu.	Propriétaire de la portion canadienne du pont international et des structures associées à Sault Ste. Marie. Nomination des directeurs canadiens de SSMBA. Responsable de la remise en état des installations des douanes canadiennes.	Propriété et gestion de six grands ponts et des infrastructures associées dans la région métropolitaine de Montréal y compris : <ul style="list-style-type: none"> • Pont Champlain • Pont Jacques-Cartier • Pont Honoré-Mercier-section fédérale (Kahnawake) • Tunnel de Melocheville • Autoroute Bonaventure (section) • Estacade du pont Champlain

3.5 UTILISATION DES FONDS

FBCL (SIÈGE SOCIAL)	CPIVM	SPRSM	TIBA	PJCCI
<p>Les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes de location (par exemple, boutiques hors-taxe TIB) et des panneaux publicitaires à Montréal (jusqu'à 95 % de ce qui est retourné à PJCCI pour financer la sécurité et les dépenses de circulation).</p> <p>Les dépenses mineures pour les installations de l'ASFC (et, si nécessaire, les coûts d'exploitation de la SPFL) sont financées par la part canadienne du bénéfice net sur les ponts internationaux.</p> <p>Les crédits sont nécessaires pour financer des dépenses importantes (par exemple, la remise en état ou le remplacement de ponts) et/ou des contributions pour les remises en état de l'ASFC.</p>	<p>Les revenus des péages couvrent l'exploitation et l'entretien ainsi que les coûts mineurs en capital.</p> <p>Chaque propriétaire reçoit 50 % du chiffre d'affaires restant pour financer ses dépenses en capital.</p> <p>Part du Canada des fonds des revenus nets en capital sur la structure canadienne et 32 % de la propriété canadienne du pont international. Le montant inutilisé est retenu pour les réparations futures. Les projets à capitaux intensifs (par exemple, le nouveau pont du chenal Nord) sont financés par des crédits parlementaires.</p>	<p>Les recettes de péage couvrent les dépenses d'exploitation et d'entretien ainsi que la plupart des dépenses en capital.</p> <p>La part de 50 % du profit de la SPRSM est détenue en fiducie par l'IBA pour financer les réparations majeures futures.</p> <p>Les projets à capitaux intensifs (par exemple, des complexes douaniers) sont financés par des crédits parlementaires.</p>	<p>Les recettes de péage couvrent les dépenses d'exploitation et d'entretien ainsi que les coûts mineurs en capital.</p> <p>Chaque propriétaire reçoit 50 % du chiffre d'affaires restant pour financer ses dépenses en capital.</p> <p>Le capital sur la structure canadienne est financé par la SPFL à partir de la part du Canada dans le bénéfice net. Tout montant inutilisé est retenu pour financer les réparations futures. Une remise en état majeure exigerait des crédits parlementaires.</p>	<p>Principalement (97 %) en fonction de crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation et en capital, en plus des recettes mineures.</p> <p>Toute remise en état majeure est financée par des crédits parlementaires spécifiques au projet.</p>



4.0 DIVULGATION EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE

La SPFL est gouvernée par un conseil d'administration constitué d'un président et de trois autres administrateurs nommés par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (qui est le ministre responsable).

Étant une société d'État, la SPFL est soumise au cadre de responsabilisation évoqué à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Cette société relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités qui, avec l'aide du ministre d'État (Transports), en assume la responsabilité, en plus de déterminer l'orientation politique générale et de répondre devant le Parlement aux questions relatives aux activités de la SPFL. Le conseil d'administration de cette dernière est responsable devant le ministre pour la gérance de la société. La présidente et première dirigeante rend compte au conseil de la SPFL en ce qui concerne la gestion et le rendement quotidien de la société mère. Quant aux filiales, elles sont administrées par leur propre conseil d'administration, nommé par le conseil de la SPFL.

4.1 CONSEIL DE LA SPFL

RESPONSABILITÉ

Conformément à la LGFP, les responsabilités du conseil de la SPFL sont d'établir les objectifs et l'orientation corporatifs, 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. 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 LGFP.

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.

4.2 RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le gouverneur en conseil détermine la rémunération du président et des autres membres du conseil ainsi que celui de la présidente et première dirigeante. La rémunération du président et des autres membres du conseil est conforme aux *Lignes directrices concernant la rémunération des titulaires à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil dans les sociétés d'État* et en vertu de la section 108 de la LGFP. Le président obtient une avance annuelle de 7 500 \$ et une indemnité quotidienne de 400 \$ pour assister aux réunions de la SPFL et de ses comités, alors que les autres membres du conseil obtiennent une avance annuelle de 3 800 \$ plus une indemnité quotidienne de 400 \$. Les membres du conseil sont remboursés pour les dépenses raisonnables effectuées dans le cadre de leur fonction à la SPFL, incluant les déplacements, l'hébergement et les repas.

Les conditions d'embauche de la présidente et première dirigeante sont énoncées dans les *Conditions d'emploi et avantages sociaux particuliers aux personnes nommées par le gouverneur en conseil à des postes à temps plein*. L'échelle salariale de la présidente et première dirigeante (PPD 3) est de 169 900 \$ à 199 900 \$. Celle-ci n'obtient aucune indemnité quotidienne pour assister aux réunions du Conseil. Le gouverneur en conseil peut également accorder à la présidente et première dirigeante une rémunération au rendement atteignant 15 pour cent de son salaire de base, en fonction du degré de réalisation de ses principaux objectifs de rendement, selon ce que détermine la commission.

La rémunération des membres de la haute direction de la SPFL et de ses filiales repose sur les échelles salariales des cadres supérieurs (EX) au gouvernement.

4.3 CODE DE CONDUITE

La *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (LFPDAR) est entrée en vigueur le 15 avril 2007. Cette loi a pour but d'encourager les employés du secteur public, incluant les sociétés d'État et les autres organismes publics, à se manifester s'ils ont des raisons de croire que des actes répréhensibles graves se sont produits et de les protéger contre toutes représailles s'ils devaient agir ainsi. Une exigence de cette loi consiste à donner rapidement accès au public à toute information en rapport avec des cas fondés d'actes répréhensibles résultant d'une divulgation en vertu de la LFPDAR. De façon plus précise, l'organisation doit décrire : l'acte répréhensible commis, les recommandations présentées au premier dirigeant, ainsi que les mesures correctives prises par ce dernier.

La SPFL est entièrement d'accord avec l'esprit de la LFPDAR et n'a reçu aucune plainte depuis 2007.

4.4 RESPONSABILITÉ DU PORTEFEUILLE DE LA SPFL

Chaque filiale est dirigée 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* (LCSA). Les Conseils des filiales sont également régis par les obligations qui leur incombent et qui sont énoncées dans la LGFP. De plus, la SPFL doit recommander les candidats aux postes d'administrateurs canadiens que devra nommer la TIBA au 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'attentes formulées par le ministre responsable de la Société en fixent les grandes orientations stratégiques. Conformément aux pratiques de gouvernance, le conseil de la SPFL produira des lettres d'attentes annuellement à l'intention 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, 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. En tant que société mère, la SPFL constitue l'unique lien avec Transports Canada et les organismes centraux.



5.0 RENDEMENT DE LA SOCIÉTÉ

Au moment d'élaborer son plan de 2010-2011, la SPFL a établi des objectifs stratégiques et des objectifs de rendement en se basant sur les constatations et sur les recommandations contenues dans l'examen spécial que le BVG a réalisé en 2008 de la SPFL et de ses filiales. Les objectifs stratégiques représentent les principaux secteurs à risque identifiés lors de cet examen spécial. Les objectifs de rendement et l'évaluation réalisée à ce jour permettent d'identifier les mesures de gestion que la SPFL a prises afin d'atténuer ces risques pour ainsi réaliser son résultat stratégique portant sur *le maintien, l'exploitation et la gestion sécuritaires et efficaces des infrastructures par la SPFL*.

5.1 FAITS SAILLANTS DU RENDEMENT

OBJECTIF STRATÉGIQUE : GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ
Mise en place d'un système de rapports trimestriels.
Lettres d'attentes à toutes les filiales en place.
Consolidation des relations internes dans le domaine financier et dans le domaine de la planification stratégique.
Élaboration d'un plan de vérification pluriannuel pour l'ensemble de la société, avec deux vérifications complétées.
Une analyse des lacunes du conseil de la SPFL réalisée et dont on a fait part des résultats.
OBJECTIF STRATÉGIQUE : DURABILITÉ FINANCIÈRE
Annnonce ministérielle d'août 2010 du début des travaux de construction du nouveau pont du chenal nord.
Examen des augmentations des frais de péage sur tous les ponts internationaux et ajustement en cas de besoin.
Approbation, dans le budget 2010, du versement d'un montant additionnel de 18,7 millions de dollars à PJCCI pour financer ses coûts d'exploitation pendant 4 ans, soit jusqu'en 2014-2015 et financement de stimulation économique de 31,8 millions de dollars pour les infrastructures en 2010-2011.
Annnonce, dans le budget 2011, d'un financement additionnel de 227,6 millions de dollars sur 3 ans à PJCCI qu'on a approuvé après la fin de l'exercice.

OBJECTIF STRATÉGIQUE : SÉCURITÉ DES STRUCTURES DE PONTS

Rapports d'inspection complétés pour tous les ponts internationaux et intérieurs.

Progrès dans le cadre des grands projets d'entretien, de sécurité et de renouvellement des infrastructures :

- Élaboration du concept et début du réaménagement du complexe douanier à Sault Ste. Marie (49,1 millions de dollars);
- Début de la construction du nouveau pont sur le chenal nord à Cornwall (74,8 millions de dollars);
- Fin du contrat A et début du contrat B des travaux de restauration du pont Honoré-Mercier (135 millions de dollars);
- Poursuite du programme d'entretien essentiel d'une durée de 10 ans du pont Champlain (212 millions de dollars sur 10 ans).

Examen des options en vue de l'avenir :

- Étude de pré faisabilité du remplacement du pont Champlain;
- Besoins au niveau des installations de l'ASFC à Cornwall et aux Mille-Îles.

OBJECTIF STRATÉGIQUE : RELATIONS

Cornwall – liaison continue avec la communauté mohawk, la ville de Cornwall et l'ASFC en ce qui concerne le nouveau pont du chenal nord.

Sault Ste. Marie – étroite coordination des exigences de l'ASFC à l'égard de la nouvelle installation, incluant une liaison avec la ville de Sault Ste. Marie et l'implication d'un partenaire international, soit l'International Bridge Administration (IBA).

Mille-Îles – signature du renouvellement d'une entente de partenariat international d'une durée de 10 ans avec la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) et participation à l'évaluation des besoins avec l'ASFC en rapport avec les exigences futures.

Montréal – Partenariat avec le MTQ dans le cadre de l'étude de pré faisabilité ayant pour but d'examiner l'avenir du corridor du pont Champlain et du projet de restauration du pont Honoré-Mercier. Étroite coordination avec les partenaires du réseau des transports de Montréal dans les questions globales de la circulation et la coordination des travaux prévus.

Liaison continue avec Transports Canada et les organismes centraux dans les dossiers et les projets importants.

Leadership dans le cadre des nouvelles communications grâce à des sites de blogues et sur Twitter pour la plupart des ponts et une forte réactivité aux demandes de renseignements de la part des médias et du public.

5.2 SOMMAIRE FINANCIER CONSOLIDÉ DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Rétrospective financière des cinq derniers exercices

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

	2011	2010	2009	2008	2007
(en milliers de dollars)					
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	3 590	3 528	4 071	4 157	3 433
Baux et permis	4 534	4 626	4 754	4 799	4 811
Péages	5 278	4 160	5 013	5 118	4 665
Intérêts	320	173	661	1 032	933
Autres	280	77	84	129	175
	14 002	12 564	14 583	15 235	14 017
Dépenses					
Entretien	52 290	30 096	16 053	21 748	24 235
Fonctionnement	5 457	5 511	5 132	4 991	5 107
Administration	10 124	9 438	8 201	7 166	8 046
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	2 706	2 339	3 219	2 358	2 772
Amortissement	9 336	6 597	6 695	6 601	6 420
	79 913	53 981	39 300	42 864	46 580
Perte avant le financement public	(65 911)	(41 417)	(24 717)	(27 629)	(32 563)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	57 901	36 661	20 327	25 963	28 535
Amortissement du financement en capital reporté	5 573	4 628	4 418	4 409	4 357
Part des actionnaires sans contrôle	-	13	60	(12)	(4)
Gain extraordinaire	-	138	-	-	-
Bénéfice net (perte nette)	(2 437)	23	88	2 731	325

5.3 GRANDS PROJETS SELON LEUR EMPLACEMENT

PONTS INTERNATIONAUX

Les ponts internationaux de la SPFL constituent des liens importants reliant l'Ontario au nord et au Midwest américain. La SPFL entretient ses ponts et les structures connexes conformément aux normes en vigueur qui sont établies par des organismes fédéraux du Canada et des États-Unis. La Société a mis en place un processus d'inspection dans tous les endroits pour s'assurer de disposer de l'information la plus à jour aux fins de ses décisions. Dans sa gestion des traversées internationales, la SPFL est également régie par les exigences et les normes énoncées dans la Loi sur les ponts et tunnels internationaux,

ainsi que par les règlements et les codes connexes dans lesquels on exige la présentation de rapports précis et opportuns au ministre.

Le principal défi de la SPFL consiste à fournir toute l'information nécessaire afin d'obtenir un soutien au niveau des projets et du financement pour ainsi gérer le risque croissant que présentent les infrastructures tout en réalisant les projets de construction et de restauration approuvés en respectant les échéances et le budget. Des projets d'envergure qui se déroulent présentement à Cornwall et à Sault Ste. Marie doivent faire l'objet d'une étroite coordination

avec les exploitants des ponts, l'ASFC, les partenaires américains, ainsi que les communautés environnantes. Ces projets évoluent d'ailleurs à un rythme intéressant.

L'impact des ralentissements de l'économie sur les modèles de circulation réduit les recettes attribuables au péage, toutefois, les dépenses restent constantes. Chaque emplacement consacre les efforts nécessaires à la promotion des activités ayant pour but d'accroître la circulation. Il est probable que les traversées internationales de la SPFL continueront de se voir confrontées à des défis afin d'atteindre leur but d'autonomie dans le maintien de la sécurité des ponts et des structures connexes demeurent sécuritaires. Il en est ainsi en raison des risques dus à l'âge des structures, la complexité et l'ampleur du processus de restauration, ainsi qu'aux obligations prévues dans la Loi sur les douanes (article 6). La SPFL examinera les possibilités de production de recettes de tous ses ponts, incluant les augmentations possibles de ses péages et l'examen des façons d'accroître l'efficacité dès la perception des péages en faisant appel à la technologie pour augmenter ses réserves de capitaux afin de répondre aux besoins de restauration.

CORNWALL

Au mois d'août 2010, le leader du gouvernement à la Chambre annonçait la construction du nouveau pont à bas niveau sur le chenal nord. Cette annonce du projet réalisée en 2010 présentait une portée révisée et permet ainsi à la SPFL d'utiliser tout le financement pour construire un nouveau pont sur le chenal nord et en entreprendre les travaux immédiatement. Au départ, la portée du projet devait inclure un entrepôt commercial et un centre d'inspection pour l'ASFC, la rénovation de la plate-forme de péage et de l'édifice d'administration de la CPIVML, des améliorations aux routes sur l'île de Cornwall, ainsi que l'usine de traitement des eaux usées.

La SPFL a accordé le contrat des travaux d'aqueduc qu'on a d'ailleurs débutés après la fin de l'exercice financier. Dans le cadre de la réalisation du projet, la SPFL a participé à des discussions avec le Conseil Mohawk d'Akwesasne dans le but d'impliquer la communauté dans la construction du nouveau pont du chenal nord. On a intégré des exigences particulières en vue d'intégrer des éléments de main-d'œuvre mohawk aux contrats de construction du pont et on poursuit les efforts en ce sens.

Dans le cadre du projet du nouveau pont, il nous faut déterminer un emplacement final pour les installations de l'ASFC. Conformément aux exigences de la Loi sur les douanes (article 6), la SPFL collabore avec l'ASFC à l'élaboration de plans de situation éventuels. Lorsque l'ASFC aura rendu sa décision, la SPFL jouera un rôle de chef de file dans la réalisation du projet et présentera une demande en vertu du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers que gère Transports Canada.

MILLE-ÎLES

L'ASFC a demandé à la SPFL de moderniser ses installations aux Mille-Îles et cette dernière a entrepris d'examiner les options à cet endroit. La SPFL travaille en étroite collaboration avec l'ASFC afin d'obtenir les détails des exigences. L'empreinte que propose l'ASFC pour cette installation a augmenté considérablement par rapport au site actuel en raison des exigences de sécurité accrues aux postes frontaliers internationaux. Lorsqu'on aura recueilli toute l'information, les besoins du projet devront faire l'objet d'un examen et on élaborera alors des options de financement dans le cadre de discussions avec l'ASFC et Transports Canada.

SAULT STE. MARIE

La SPRSM, qui est une filiale de la SPFL, a conclu une entente de contribution d'une valeur de 44,1 millions de dollars avec le gouvernement du Canada portant sur la restauration complète du complexe douanier canadien. Ce projet d'une durée de 4 ans a débuté et on s'attend à ce qu'il dure jusqu'en 2014. Les coûts additionnels d'acquisition du terrain où se déroule le projet n'étaient pas compris dans l'entente de contribution, et l'on s'attend à ce qu'ils soient financés au moyen d'un prêt commercial. En vertu du paragraphe 127 (3) de la LGFP, la SPFL a demandé et obtenu du ministre des Finances en juin 2010 l'approbation de participer à cette transaction d'emprunt d'une valeur maximale de 5 millions de dollars. La SPFL collabore présentement avec sa filiale, soit la SPRSM, afin de compléter l'étape de conception du projet et pour faire l'acquisition des terrains nécessaires en vue de réaliser ce projet.

PONTS DOMESTIQUES À MONTRÉAL

Les infrastructures dans la région du Grand Montréal ont été construites entre 1930 et le milieu des années 1960, de sorte qu'elles font maintenant partie des réseaux de transports les plus complexes et anciens au pays. Plusieurs structures sont la propriété conjointe du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, comme le pont Honoré-Mercier, qui fait également l'objet d'ententes historiques avec la communauté mohawk locale. Ce réseau interdépendant doit faire l'objet d'une surveillance continue et d'un degré élevé de coordination et de partenariat à tous les niveaux du gouvernement. Compte tenu de la circulation intense, les réparations doivent s'effectuer en dehors des heures de pointe et, puisque cette période ne cesse de s'étirer, le temps dont on dispose pour procéder aux travaux d'entretien et de réparation a diminué.

Au cours de la prochaine décennie, l'infrastructure de PJCCI devra faire simultanément l'objet de projets de restauration majeurs impliquant des besoins considérables sur le plan du financement et de la capacité humaine

pour assurer ainsi la sécurité et l'efficacité de ses structures. Alors qu'elle dépend avant tout des crédits parlementaires, la SPFL doit entretenir des partenariats fédéraux étroits afin de pouvoir traiter les questions de financement associées à l'obligation d'assurer la sécurité et la protection des structures. Une analyse plus poussée a permis d'examiner la viabilité économique d'une stratégie visant à réparer plutôt qu'à remplacer certains des ponts et des structures connexes. Ce changement demande une harmonisation parfaite des efforts qui consiste à créer des partenariats avec des intervenants en menant des consultations avec les secteurs public et privé. Des relations étroites avec les médias et des consultations publiques menées auprès des utilisateurs, des résidents concernés et des municipalités représenteront la clé de la réussite.

Pour atteindre nos objectifs et entreprendre les projets à l'intérieur d'un délai efficace, un important financement à long terme doit être en place. Le gouvernement a annoncé un financement de 227,6 millions de dollars (approuvé dans le budget 2011) pour que les trois prochaines années, couvrant les réparations de sécurité et la préservation des biens du corridor du pont Champlain (autoroute 15, autoroute Bonaventure, travaux de génie, de planification et autres réparations) et des autres structures de PJCCI, comme le pont Jacques-Cartier, la partie fédérale du pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'estacade du pont Champlain. On s'attend à ce que ce montant vienne combler l'écart financier en attente des décisions au niveau des politiques et du financement nécessaires pour remplacer le pont Champlain et améliorer son corridor.

PONT CHAMPLAIN

On a procédé à l'inspection annuelle du pont Champlain avec succès en 2010 et donné suite aux recommandations exprimées lors des inspections annuelles précédentes, entre autres, en complétant en 2010-2011 la deuxième année du programme d'entretien du pont Champlain d'une durée de 10 ans et d'une valeur de 212 millions de dollars. En 2010-2011, on a complété 25,4 millions de dollars de travaux prévus. En plus de l'étendue du programme de 10 ans qu'on avait approuvé à l'origine, des travaux plus élaborés et des problèmes structurels ont fait leur apparition et relèveront des nouveaux fonds alloués. Ces travaux comprennent les opérations de pavage, la modernisation des systèmes d'accès pour l'inspection et l'installation du système de soutien extérieur de poutres de rive. Des réparations importantes au niveau des poutres de béton précontraint, des capuchons de jetée, des arbres de jetée et des jetées principales, ainsi que de l'acier de structure de la travée principale sont également nécessaires. En ce qui concerne le pont de l'Île-des-Sœurs, des réparations temporaires à court terme au niveau du pavage, des jetées et des culées ont été réalisées en 2010, mais d'autres travaux doivent être complétés en 2011 dans le cadre du même contrat.

Dans une ébauche du rapport de décembre 2010 sur l'avenir du pont Champlain (pont actuel) préparé par une firme indépendante de génie professionnelle, on en est venu à la conclusion suivante : « Les lacunes et les risques associés sont tels, qu'on devrait remplacer le pont Champlain par un nouveau pont et mettre en place un processus accéléré à cet effet, et ce, dès que possible. D'ici là, l'actuel programme de restauration devrait se poursuivre. » PJCCI et le MTQ ont commandé une autre étude afin d'examiner les options de remplacement de l'actuel pont Champlain. Le rapport préliminaire précisait que l'option d'un tunnel n'était pas avantageuse. On a cependant constaté certains défis en raison, principalement, du nombre de voies qu'on devrait aménager sur le pont. Les partenaires du réseau de transport ont toutefois exprimé des réserves quant au nombre de voies et aux coûts correspondants qui seraient nécessaires au niveau des routes de raccordement qu'on devrait élargir afin d'assurer une circulation fluide. Au niveau des travaux majeurs, on a également identifié le remplacement du pont de l'Île-des-Sœurs et l'élargissement de l'autoroute 15. Les estimations actuelles des délais de livraison pour la conception et la construction du nouveau pont et afin de réaliser les améliorations et les liaisons nécessaires avec le reste du corridor sont de 10 ans (à partir du moment où le gouvernement décidera d'aller de l'avant).

Le rapport final presque complété sera présenté au gouvernement pour examen, accompagné d'une évaluation de l'état actuel du pont. Les montants sont compris dans le financement de PJCCI à compter de 2011-2012 en vue d'études additionnelles plus détaillées pour ce projet.

PONT HONORÉ-MERCIER

La filiale PJCCI gère présentement le plus vaste projet de restauration d'un pont dans l'histoire du Canada, soit celui du pont Honoré-Mercier. Ce projet repose également sur un partenariat important avec la communauté mohawk qui participe aux travaux de restauration des infrastructures se trouvant sur son territoire. PJCCI a bénéficié d'un programme de financement de 135 millions de dollars afin de réaliser le projet majeur de remplacement du tablier sur la partie fédérale du pont. PJCCI a conclu des ententes avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) en vertu duquel elle doit surveiller les travaux de remplacement du tablier sur la partie québécoise du pont.

Même si on considère le pont Honoré-Mercier comme étant sécuritaire, certains éléments doivent faire l'objet de réparations, comme les piles et la partie dont on doit remplacer le tablier. L'urgence des réparations était très évidente au cours des derniers mois. En janvier 2011, Transport Québec a décrété une interdiction temporaire de la circulation des camions lourds sur le pont en direction de Châteauguay (ouest) (tronçon québécois du pont), et ce, pour une durée indéterminée en raison des inspections récentes touchant

la sécurité des garde-corps. Suite à la fin de l'exercice financier, la fermeture de voies supplémentaires sur la portion provinciale du pont a été effectuée. PJCCI collabore avec le MTQ à la livraison des travaux et à l'évaluation d'autres options possibles afin de rétablir la circulation.

Le PJCCI entreprend présentement le premier de deux contrats majeurs visant à restaurer le pont Honoré-Mercier. Le contrat présentement en cours (contrat A) a été confié à un groupe d'entrepreneurs mohawk de Kahnawake. Le défi consiste à encadrer ce contrat unique en s'assurant d'atténuer son impact au niveau de la population qui emprunte le pont. Le contrat B est un contrat de conception-construction et a été accordé en août 2010. L'entrepreneur a débuté les travaux de génie et les travaux du viaduc Monette, alors que la fabrication des panneaux du tablier est prévue pour le printemps 2011 de façon à pouvoir entreprendre les travaux sur le pont à l'été 2011. Les discussions se poursuivent afin de résoudre certains problèmes de juridiction de la main-d'œuvre survenus entre la communauté mohawk et le gouvernement du Québec, ce qui a eu pour effet de retarder le lancement complet du contrat B.



6.0 DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

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 2011, 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, préparés conformément aux principes comptables généralement acceptés au Canada.

Les résultats consolidés de la SPFL comprennent les résultats du siège social situé à Ottawa, incluant la part canadienne des opérations aux Mille-Îles, de ses filiales exclusives, PJCCI à Montréal, SPRSM à Sault Ste. Marie, ainsi que sa part de 50 % des intérêts qu'elle détient dans une coentreprise, soit la CPIVML à Cornwall.

6.1 ACTIVITÉS PRINCIPALES ET STRATÉGIE

Le résultat stratégique de la SPFL est le transport sécuritaire et efficace sur les infrastructures entretenues, exploitées et gérées par la SPFL. Pour atteindre ce résultat, la SPFL a deux activités principales: soit gérer et exploiter, et construire et restaurer ses ponts internationaux et intérieurs, ainsi que leurs infrastructures connexes.

La stratégie de la SPFL afin de réaliser ses priorités au niveau de la sécurité des ponts et de la durabilité financière consiste à atténuer les risques en procédant à des inspections régulières des ponts et en identifiant et priorisant les besoins au niveau des restaurations majeures à long terme de tous ses ponts et des structures connexes. En compagnie de ses filiales et ses partenaires internationaux, la SPFL continue d'assurer le passage sécuritaire sur tous les ponts internationaux et de promouvoir un débit efficace de la circulation. De plus, la société met à la disposition du gouvernement tous les renseignements stratégiques nécessaires en ce qui concerne les besoins essentiels en infrastructure pour les ponts fédéraux intérieurs à Montréal et des structures internationales.

La SPFL a entrepris en 2010-2011 sa 12e année en tant qu'entité consolidée procurant des corridors de ponts essentiels, sécuritaires et efficaces permettant le débit de circulation des véhicules et des marchandises au Canada et au niveau de la frontière américaine. En assumant la gestion de ces ponts essentiels et des structures connexes, la FCBL:

- est parvenue à gérer des dépenses de fonctionnement et d'immobilisations annuelles de l'ordre de 104,4 millions de dollars;

- a procédé à la livraison de quatre projets d'infrastructures essentiels qui s'étendent sur plusieurs années totalisant 470,9 millions de dollars, soit :
 - la restauration de la place des douanes à Sault Ste. Marie – 49,1 millions de dollars
 - le nouveau pont à travée basse du chenal nord à Cornwall – 74,8 millions de dollars;
 - l'entretien du pont Champlain à Montréal – 212,0 millions de dollars sur 10 ans;
 - la restauration du pont Honoré-Mercier à Montréal – 135,0 millions de dollars
- a contribué au Plan d'action économique et au Fonds de stimulation de l'infrastructure du Canada en réalisant des projets importants pour la ville de Montréal, soit :
 - les travaux sur le pont Champlain qui totalisent 25,4 millions de dollars;
 - les réparations urgentes sur d'autres ponts et infrastructures pour un montant de 31,8 millions de dollars.
- a évolué dans un environnement à facettes multiples dans le cadre de partenariats internationaux, fédéraux, provinciaux, régionaux et municipaux et d'intérêts autochtones considérables.

6.1.1 CONTEXTE OPÉRATIONNEL

ENVIRONNEMENT DE L'ENTREPRISE

En réalisant son mandat, la SPFL subit les contrecoups des tendances internes et externes, ce qui permet de souligner ses forces, de susciter des possibilités, de créer des défis et d'influencer ses principaux risques. Une fois identifiées, ces tendances font l'objet d'une surveillance continue, alors qu'on adapte les plans de façon à pouvoir ainsi composer avec les fluctuations importantes. Pour 2010-2011, les tendances suivantes ont été identifiées comme ayant le plus d'impact sur les activités de la SPFL.

PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Dans le discours du Trône de 2010, on décrivait deux domaines d'implication directe pour la SPFL, soit la réalisation du reste de ses projets dans le cadre du Plan d'action économique et du Fonds de stimulation de l'infrastructure, ainsi qu'une responsabilité claire en matière de restrictions budgétaires. La SPFL a contribué à cette orientation du gouvernement tout en s'assurant de réaliser sa principale priorité, soit la sécurité de ses ponts et des structures connexes.

La SPFL s'est vue accorder en 2010-2011 un financement totalisant 85,1 millions de dollars destinés à ses opérations, aux activités d'entretien particulières, aux investissements de capitaux et à la restauration de ses ponts à Cornwall et Montréal, ainsi qu'à la restauration de la place des douanes à Sault Ste. Marie. De ce montant, 57,2 millions de dollars étaient précisément destinés à la réalisation des projets en vertu du Plan d'action économique, qui comprend le Fonds de stimulation de l'infrastructure.

Sur le plan des restrictions budgétaires, la directive du gouvernement ne s'appliquait pas précisément aux sociétés d'État qui ne dépendent pas des crédits et qui constituent une grande part du portefeuille de la SPFL. Cependant, chaque entité se conforme volontairement à l'esprit des restrictions imposées au niveau des dépenses et qu'on a annoncées dans le budget 2010, le tout étant coordonné par des lettres dans lesquelles la SPFL informe toutes ses filiales de ses attentes. On a également maintenu un gel des dépenses consacrées aux frais de voyages et d'accueil, aux conférences, alors que les augmentations de salaire ne pouvaient dépasser 1,5 % en 2010-2011. La SPFL et la CPIVMLL ont aussi limité les coûts d'administration. Étant une société d'État qui dépend des crédits, PJCCI était soumise à la directive sur les restrictions budgétaires. Cependant, la filiale se voit également confrontée au besoin simultané d'établir sa capacité de gérer les risques importants au niveau des infrastructures et de réaliser un programme d'immobilisations qui dépasse le niveau historique de plus du double. Alors qu'elle respecte le besoin d'agir prudemment face aux coûts indirects, elle a comblé d'autres postes dans les domaines, comme le génie, la gestion de projet et des contrats, l'environnement et les communications afin de s'occuper de ces projets d'immobilisations majeures. PJCCI s'était vue attribuer un financement spécifique dans le budget 2010 afin de couvrir ces coûts.

COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Les ponts et les structures connexes à Cornwall et à Montréal sont situés sur, sont contigus ou traversent les réserves de Mohawks d'Akwesasne et de Kahnawake, ce qui rend leur exploitation encore plus compliquée. Pour entretenir des relations favorables, on a soigneusement étudié et on a entrepris des négociations au niveau de la réalisation des projets d'immobilisations majeures, ainsi que pour assurer le bon fonctionnement des ponts. Par exemple, les entrepreneurs mohawks et des travailleurs mohawks se spécialisant dans l'acier ont participé aux travaux de restauration majeure des infrastructures du pont Honoré-Mercier qui traversent la réserve de Kahnawake. À Cornwall, dans le cadre du processus d'appel d'offres pour la construction du nouveau pont sur le chenal nord, de l'aide et de l'information étaient offertes en ce qui concerne la disponibilité possible de travail pour la communauté Mohawk. La SPFL continue d'ailleurs de collaborer avec la communauté mohawk afin de faciliter la réalisation du projet.

RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

La SPFL compte plusieurs intervenants, ce qui vient compliquer davantage ses opérations lorsqu'il s'agit d'instaurer ses politiques et de réaliser ses projets. La SPFL et ses filiales continuent d'assurer leur participation aux décisions politiques ayant un effet sur le fonctionnement des ponts afin de satisfaire ainsi leurs intervenants les plus importants, soit les utilisateurs des ponts et les communautés environnantes.

Ces intervenants comprennent les partenaires du fédéral, comme Transports Canada (dont la SPFL relève) et l'ASFC, les gouvernements et les organismes provinciaux et municipaux, les gouvernements et les organismes américains, ainsi que les organismes d'exécution de la loi. Au niveau des ponts internationaux, la SPFL continue de collaborer avec ses homologues américains et demeure réceptive aux pressions économiques au niveau de l'exploitation des ponts. En coordination avec Transports Canada, la SPFL a travaillé à l'obtention du financement devant lui permettre d'améliorer les installations de ses postes douaniers à Sault Ste. Marie et, dans un avenir prochain, à Cornwall et aux Mille-Îles.

À Montréal, l'emplacement stratégique des ponts fédéraux et des structures connexes en fait un aspect indissociable du réseau de transport dans la région du Grand Montréal, ce qui nous oblige à consulter les nombreux intervenants lorsqu'on doit réaliser des travaux d'immobilisations. De plus, le degré de coordination nécessaire pour s'assurer de perturber la circulation le moins possible a connu une croissance exponentielle, alors que chaque organisation gère elle-même ses infrastructures vieillissantes et parce qu'on doit répondre aux attentes de la population en ce qui concerne un réseau de transport sécuritaire, efficace et fiable. Cet aspect était particulièrement évident en raison du besoin d'une coordination continue avec le gouvernement provincial, la communauté mohawk de Kahnawake et la ville de Montréal lorsqu'on a dû procéder aux travaux de restauration du pont Honoré-Mercier. PJCCI, qui est la filiale de la SPFL, a également travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement provincial sur une étude des options visant à remplacer le pont Champlain et des améliorations importantes au corridor, alors qu'elle poursuivra ses consultations avec tous les intervenants dans le cadre de cet important projet à venir.

IMPACT ÉCONOMIQUE SUR LES HABITUDES DE CIRCULATION

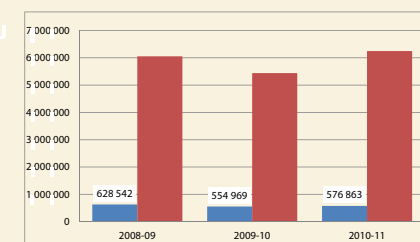
La reprise économique au Canada dépendait des dépenses du gouvernement et des consommateurs, de sorte qu'elle s'est révélée quelque peu volatile. Aux États-Unis, la croissance économique fut plus lente qu'on l'avait prévue au départ, et ce, pendant toute la reprise. La baisse des exportations canadiennes qui en a découlé présente une influence négative sur le commerce et le débit de circulation à la frontière et, par ricochet, au niveau des recettes de péage sur les ponts internationaux. Les fluctuations de la valeur du dollar canadien, qui ont atteint presque 8 cents à la hausse ou à la baisse au cours de l'exercice financier,

ont eu des répercussions sur les habitudes de circulation. Lorsque la valeur du dollar augmentait, on constatait une augmentation du nombre de véhicules se rendant vers les États-Unis et une baisse des exportations et, par conséquent, une diminution de la quantité de marchandises acheminées par camion. D'autres facteurs, comme la variation des prix de l'essence et les augmentations des taxes à la consommation au Québec et en Ontario ont été ressenties sur le tourisme et sur les habitudes de circulation en 2010-2011. À Cornwall, l'emplacement temporaire des douanes a également fait en sorte que la circulation est demeurée légèrement inférieure au niveau des passages internationaux.

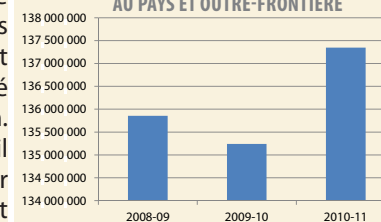
La circulation dans la région du Grand Montréal augmente alors qu'on constate des déplacements importants de la population vers la Rive-Sud, ce qui a pour effet d'accroître la circulation et de prolonger de façon continue la circulation à l'heure de pointe sur les divers ponts. De plus, l'annonce du MTQ faisant état d'une interdiction temporaire à la circulation des camions lourds et la baisse des limites de vitesse sur le pont Honoré-Mercier en décembre 2010 en raison de la fragilité des rails sur la partie québécoise du pont ont eu pour effet de détourner la majorité des camions vers le pont Champlain. Une telle situation fait en sorte qu'il est difficile pour PJCCI de procéder aux travaux d'entretien réguliers et majeurs pendant les heures de travail normales, ce qui influe évidemment sur les coûts de réparation. L'étude de préféabilité du remplacement du pont Champlain que le gouvernement

PASSAGES INTERNATIONAUX

Commerciaux ■ Toute la circulation ■



NOMBRE TOTAL DE PASSAGES AU PAYS ET OUTRE-FRONTIÈRE



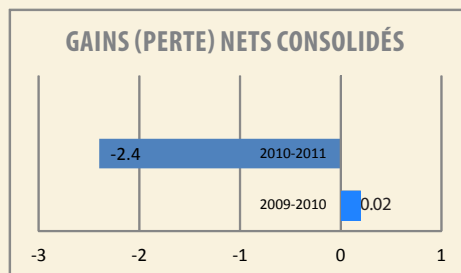
fédéral examine présentement comprend une augmentation du nombre de voies et l'intégration des voies de transport en commun dans le but de réduire davantage le volume de circulation.

6.2 PRINCIPAUX FACTEURS DE RENDEMENT

6.2.1 FINANCIERS

L'état des ponts de la SPFL et des structures connexes dépend en majeure partie de leur âge et des conditions climatiques. L'année dernière fut très occupée pour la SPFL et ses filiales, alors qu'elles ont réalisé des projets d'infrastructures considérables qui s'étendront sur plusieurs années sur deux ponts internationaux, soit Sault Ste. Marie et Cornwall, ainsi que sur deux ponts majeurs de Montréal, soient le pont Honoré-Mercier et le pont Champlain (10 ans à compter de 2009-2010). Les investissements dans les immobilisations corporelles ont totalisé 24,8 millions de dollars en 2010-2011, alors que leur valeur moins leur amortissement au 31 mars 2011 s'élevait à 266,2 millions de dollars (230,3 millions de dollars au 31 mars 2011). De plus, les travaux d'entretien ont atteint un plafond historique de 52,3 millions de dollars (30,1 millions de dollars en 2009-2010), et ce, principalement en raison des réparations importantes effectuées sur le pont Champlain à Montréal.

Les liquidités consolidées et la position équivalente au niveau des liquidités



de la SPFL s'élevait à 28,5 millions de dollars au 31 mars 2011 (16,8 millions de dollars au 31 mars 2010), ce qui, combiné à des investissements totalisant 13,2 millions de dollars (13,0 millions de dollars au 31 mars 2010) suffit afin de rembourser sa dette. Le solde au niveau des liquidités et la valeur en espèces fluctuent

grandement d'une année à l'autre en fonction du moment des sommes dues du Canada dans le cadre des grands projets d'immobilisations et en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement de la filiale, soit PJCCI.

La SPFL déclare une perte nette consolidée de 2,4 millions de dollars pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 (bénéfice net) de 0,02 million de dollars en 2010) alors que, par conséquent, ses bénéfices non répartis ont diminué de 4,2 millions de dollars (6,6 millions de dollars en 2009-2010). Cette diminution des gains nets est principalement attribuable aux travaux d'entretien prévus qui sont financés par la SPFL à partir des gains nets réalisés au cours des exercices précédents.

6.2.2 OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Les quatre objectifs stratégiques de la SPFL produisent chacun un impact considérable sur le rendement actuel et à venir de l'organisation.

SÉCURITÉ DE LA STRUCTURE DES PONTS

Il existe un équilibre fragile entre la préservation des ponts actuels et les efforts ayant pour but d'assurer leur sécurité en tout temps. Il existe un point critique où les travaux réguliers d'entretien et de réparation ne suffisent plus et où l'on doit décider de procéder à une restauration majeure ou de remplacer les structures. Dans un tel cas, plus on retarde les décisions, plus le risque augmente au niveau de la sécurité des ponts et des structures connexes et plus les coûts sont élevés. La SPFL s'est efforcée de réaliser avec succès certains projets pour lesquels elle disposait d'un financement en 2010-2011 et de poursuivre ses travaux de recherche et d'analyse en vue des projets à venir et, ce faisant, elle a connu énormément de succès.

PONTS INTERNATIONAUX

L'inspection détaillée du pont des Mille-Îles nous a permis de conclure que la partie canadienne du pont est bien entretenue et que son état général est favorable grâce au programme d'entretien continu que l'exploitant a mis en place. À Sault Ste. Marie, l'inspection annuelle du pont et l'inspection des éléments essentiels des travées canadiennes du pont n'ont révélé aucun point demandant une attention immédiate. À Cornwall, la SPFL a entrepris de remplacer l'actuel pont sur le chenal nord qui est en piteux état. Le gouvernement a ainsi annoncé le début de ce projet en août 2010, alors que les premiers contrats, incluant les travaux en milieu aquatique, ont été accordés au cours de l'année. La construction du nouveau pont et la démolition du pont actuel devraient être complétées d'ici 2015-2016.

PONTS DOMESTIQUES

L'état des ponts domestiques à Montréal varie de passable à mauvais. Ensemble, l'âge des structures, la conception originale, le degré de corrosion et le volume incroyable de circulation combinés au manque de financement au niveau des infrastructures ont engendré la situation actuelle. La complexité et la surcapacité du réseau de transport montréalais sur les ponts font également en sorte qu'une coordination, des consultations, des délais et des dépenses considérables sont nécessaires lorsqu'on doit procéder à la moindre réparation. Le risque de bris des structures s'intensifie en fonction de l'évaluation des impacts qui varient de délais mineurs à des travaux qu'on doit effectuer d'urgence, allant même à des fermetures à plus long terme des voies et à une limitation des charges dans le cas de réparations plus importantes.

L'approche passée d'un programme d'immobilisations pluriannuel s'est révélée efficace afin de prolonger la durée de vie de l'ensemble des ponts et des structures connexes. En vertu de l'approche la plus récente, on devait financer quelques projets de restauration ou de remplacement vraiment détaillés et fournir un financement pour les réparations d'urgence à court terme, en plus d'instaurer un programme d'entretien d'une durée de 10 ans sur le pont Champlain. Cependant, la principale préoccupation concerne le pont Champlain et ses approches, le pont de l'Île-des-Sœurs et l'autoroute 15. Même si on juge que sa structure est sécuritaire, le pont Champlain vieillit de façon prématurée. Reconnaisant l'état de la structure, on a réalisé avec succès à ce jour 2 années de travaux dans le cadre d'un programme de 10 ans qui a débuté en 2009. Ce programme d'entretien englobera toutes les réparations importantes à la structure, comme les poutres de béton précontraint, les capuchons de jetée, les arbres de jetée et des jetées principales de la travée principale, ainsi qu'aux éléments d'acier de la structure de la travée principale. Le remplacement des joints de chaussée et du pavage de bitume sera également nécessaire. On a procédé à une étude de préfaisabilité portant sur le remplacement du pont Champlain et de certaines des structures qu'on retrouve dans son corridor. Des travaux de restauration majeurs au pont Honoré-Mercier en partenariat avec la province de Québec sont aussi en cours et devraient prendre fin en 2012.

Des mesures préventives ont été mises en place afin d'accroître la sécurité dans le cadre d'un programme d'inspection détaillé, de travaux d'entretien, de formation des employés, ainsi que d'une communication efficace des rôles et responsabilités de tous les intervenants afin d'assurer ainsi l'identification rapide des situations d'urgence. On a également procédé à la mise sur pied d'un groupe d'étude technique afin d'échanger les renseignements et les pratiques exemplaires, tout en déployant des efforts considérables dans le but de gérer les relations complexes avec les intervenants.

DURABILITÉ FINANCIÈRE

Identifiée par le BVG lors de son examen spécial réalisé en 2008, la durabilité financière constitue un aspect indissociable d'une gestion appropriée du mandat de la SPFL au niveau des ponts. Le modèle de financement et les défis financiers des passages internationaux et des ponts domestiques à Montréal diffèrent. L'enjeu repose sur l'incapacité de la SPFL de financer les projets d'immobilisations majeures et de répondre aux exigences de l'ASFC aux passages internationaux et en ce qui concerne un financement suffisant à plus long terme afin d'entretenir les ponts domestiques du fédéral que l'on trouve à Montréal. Malgré les investissements considérables effectués au cours des dernières années dont on fait état ci-dessous et l'annonce d'un nouveau financement de 3 ans pour la filiale PJCCI, la SPFL reste aux prises avec des

déficits à long terme critiques au niveau des infrastructures sur le plan de la restauration à Montréal et lorsqu'il s'agit de répondre aux exigences de l'ASFC.

PONTS INTERNATIONAUX

Les ponts internationaux ont été conçus pour fonctionner de façon autonome et on y parvient, sauf en ce qui concerne les investissements au niveau des immobilisations majeures et de mesures prises pour aider à répondre aux exigences de l'ASFC en ce qui concerne les nouvelles installations. D'après les modalités des ententes internationales à chacun des endroits, les recettes des péages couvrent généralement les dépenses d'exploitation et d'entretien, alors qu'en 2010-2011, elles étaient de 1 million de dollars supérieures à l'année précédente pour atteindre 5,3 millions de dollars (4,2 millions de dollars en 2009-2010). Les dépenses d'immobilisations sont financées au moyen de la part canadienne des gains nets. Les pressions financières découlent principalement des obligations en vertu de la Loi sur les douanes (article 6) qui oblige les exploitants des ponts internationaux qu'ils fournissent des installations à l'ASFC. Alors qu'aux États-Unis, les installations douanières sont fournies et entretenues par un organisme distinct qui bénéficie d'un financement séparé, le Canada a, en vertu de l'article 6, transféré la responsabilité aux exploitants des ponts qui financent ces installations à partir des recettes de péage. Alors que les exigences de l'ASFC en matière de sécurité se sont considérablement accrues au cours des dernières années, il en a été de même des demandes en matière d'empreinte et de logistique, ce qui a suscité sur le plan des politiques une iniquité fondamentale entre les exploitants des ponts au Canada et aux États-Unis.

Au cours des dernières années, le gouvernement a reconnu l'incapacité de la SPFL de fournir de telles installations, de sorte qu'il a financé partiellement les besoins en immobilisations aux installations de l'ASFC à Sault Ste. Marie (44,1 millions de dollars). Pour réaliser ce projet, la filiale, soit la SPRSM, doit faire l'acquisition de certains terrains pour lesquels elle n'a obtenu aucun financement. Pour ce faire, on a garanti un prêt commercial de 5 millions de dollars. La SPFL collabore également avec l'ASFC afin de définir ses besoins pour les postes de Cornwall et des Mille-Îles qui présentent chacun des besoins en matière d'immobilisations et de fonctionnement qui excèdent la capacité de payer de la SPFL. Cette dernière se penchera d'ailleurs sur les besoins de l'ASFC et impliquera Transports Canada dans l'évaluation des options de financement de ces projets.

PONTS DOMESTIQUES

La question de la durabilité du portefeuille des ponts domestiques du fédéral qu'on retrouve à Montréal est attribuable à une base d'exploitation continue de la filiale PJCCI, qui diminuera à 7,2 millions de dollars par année et de

façon continue à compter de 2015-2016, un montant qui ne suffit pas afin de poursuivre les opérations. De plus, on a déjà mis sur pied par le passé des programmes d'immobilisations de 5 et 10 ans afin de répondre aux besoins récurrents et majeurs en matière de restauration des ponts et des structures connexes. Le dernier programme d'immobilisations pluriannuel a pris fin en 2009-2010. En réponse à ce niveau de financement critique obtenu dans le cadre du budget 2010, la filiale PJCCI a reçu un montant additionnel de 18,7 millions de dollars afin de pouvoir fonctionner au cours de la période de 4 ans jusqu'en 2014-2015, ainsi qu'un financement de 31,8 millions de dollars du Fonds de stimulation de l'infrastructure, en plus de la somme de 212 millions de dollars qu'on avait déjà approuvée en vue du programme d'entretien du pont Champlain.

Également dans le cadre du budget 2011, le gouvernement a annoncé l'attribution d'un montant de 227,6 millions de dollars pour les trois prochaines années (soit 31,8 millions de dollars en 2011-2012, 86,0 millions de dollars en 2012-2013 et 109,8 millions de dollars en 2013-2014), qu'on avait déjà annoncé en mars et approuvé en juin 2011. Ce financement a pour but de procéder aux réparations de sécurité et aux travaux de préservation des biens dans le corridor du pont Champlain (autoroute 15, autoroute Bonaventure, planification des travaux de génie et autres réparations) et des autres structures de PJCCI, comme le pont Jacques-Cartier, le pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'estacade du pont Champlain. On s'attend à combler ainsi le manque à gagner au niveau du financement d'ici à ce qu'on prenne les décisions au niveau politique et en matière de financement entourant le remplacement du pont Champlain et de certaines des structures qu'on retrouve dans son corridor et, enfin, qu'on réponde aux besoins de financement à plus long terme à cet endroit.

GOUVERNANCE ORGANISATIONNELLE

La structure organisationnelle de la SPFL est relativement complexe, alors qu'elle possède un siège social situé à Ottawa, deux filiales à cent pour cent et deux conseils d'administration internationaux conjoints, incluant des directeurs aux États-Unis et des exploitants de pont aux États-Unis. Les principaux problèmes consistent dans ce que le modèle actuel ne permet pas à la SPFL d'assurer une surveillance efficace de l'ensemble des affaires de l'organisation, d'obtenir les renseignements dont elle a besoin au moment opportun et à intervalles réguliers ou d'accorder au PDG l'autorité et la responsabilité entourant toutes les activités de la SPFL, incluant ses filiales. La vérificatrice générale a d'ailleurs souligné la question stratégique de la gouvernance organisationnelle lors de son examen spécial de la SPFL qu'elle a réalisé en 2008. Cette dernière a élaboré une proposition visant à simplifier cette structure organisationnelle complexe pour Transports Canada que le gouvernement fédéral est d'ailleurs en train d'examiner.

RELATIONS

La SPFL a connu énormément de succès dans sa gestion des relations complexes avec ses intervenants pour assurer la construction et la restauration de nos ponts et des structures connexes. Ces intervenants sont les ministères et organismes du fédéral, des provinces et des municipalités, les gouvernements autochtones, les propriétaires et les exploitants américains, les organismes gouvernementaux des États-Unis, la communauté et les groupes d'intérêt spéciaux.

En tant que société d'État, la SPFL continue de se conformer à toutes les nouvelles initiatives gouvernementales et aux changements aux politiques et, en tant que telle, elle doit travailler en étroite collaboration avec Transports Canada dont elle relève, en plus de s'adapter aux politiques et aux directives que lui présentent les organismes centraux. Les risques les plus élevés de la SPFL en ce qui concerne la sécurité des ponts et sur le plan de la durabilité financière ne peuvent qu'être atténués moyennant une coordination et une communication continue de ces besoins. L'ASFCA est un autre intervenant important du fédéral, alors que la SPFL encourage la coopération et la coordination afin que la circulation entre les deux pays puisse s'effectuer de la façon la plus efficace et rentable possible.

En compagnie du MTQ, PJCCI, qui est la filiale de la SPFL, en réalisant une étude de préféabilité en vue du remplacement du pont Champlain et de l'amélioration de ses corridors, a également tenu compte du point de vue des intervenants en général. Cette étude servira dans le cadre du processus décisionnel portant sur l'avenir du pont Champlain. La SPFL et les exploitants de ses ponts ont également pris part aux communications continues avec les intervenants locaux en faisant appel aux nouvelles plates-formes médiatiques, comme les blogues et Twitter, incluant même des activités de relations avec les médias et la population pour assurer la réceptivité optimale à l'égard des autres ponts. À Montréal, on a tenu des séances d'information intensives consacrées à l'ensemble des problèmes de circulation. À Cornwall, des efforts de liaison ont été déployés concrètement avec la communauté Mohawk et la municipalité pour faire la promotion de ce nouveau pont sur le chenal nord qu'on allait construire.

La SPFL a réalisé des progrès considérables en s'efforçant d'améliorer ses relations internes par la communication avec ses filiales et en échangeant au sujet des pratiques exemplaires des entreprises de son portefeuille. On a ainsi connu certains succès dans les domaines, comme la planification stratégique, les finances, le génie et les communications.

Enfin, la SPFL doit également s'assurer de participer à toutes les décisions de nature politique qui ont un effet sur les activités de ses ponts afin de satisfaire ainsi ses intervenants les plus importants, soit les usagers des ponts et les

communautés environnantes. La SPFL doit faire connaître les avantages que ces ponts procurent aux différentes communautés et s'assurer que tous les intervenants comprennent clairement ces contributions afin de pouvoir ainsi leur apporter un soutien continu.

6.3 CAPACITÉ DE RÉALISER LES RÉSULTATS

BILAN

ACTIF

La situation financière nette de la SPFL s'est améliorée de 11,7 millions de dollars pour atteindre les 28,1 millions de dollars au 31 mars 2011 (16,8 millions de dollars en 2009-2010). Cette augmentation est principalement attribuable au moment où elle a encaissé les crédits parlementaires du gouvernement du Canada pour les ponts domestiques qui sont situés à Montréal. Le montant à recevoir du Canada a chuté à 5,0 millions de dollars au 31 mars 2011 (alors qu'il s'élevait à 13,1 millions de dollars en 2009-2010).

Les biens les plus importants de la SPFL sont des immobilisations corporelles, incluant l'ensemble du portefeuille des ponts dont la valeur atteignait les 266,2 millions de dollars au 31 mars 2011 (230,3 millions de dollars en 2010). Des investissements considérables continus dans les immobilisations ont été réalisés dans le cadre de quatre projets d'infrastructures pluriannuels, qui représentent des dépenses de l'ordre de près de 24,5 millions de dollars (37,2 millions de dollars en 2009-2010). Cet investissement est financé directement à partir des crédits parlementaires de 21,6 millions de dollars (36,0 millions de dollars en 2009-2010) ou grâce à une avance de fonds de 1,0 million de dollars (0,4 million de dollars en 2009-2010) attribuable à une entente de contribution avec le gouvernement du Canada. La SPFL a aussi enregistré un bien de 15,4 millions de dollars et une obligation correspondante liée à la mise hors service d'une immobilisation en rapport avec la construction d'un nouveau pont sur le chenal nord et la démolition souhaitée du pont actuel. Cette obligation fera l'objet d'un amortissement linéaire au cours de la durée de vie estimée du pont.

PASSIF

Afin de réaliser des projets d'envergure, la SPFL et sa filiale PJCCI ont signé des contrats de construction dont une part importante du montant n'était versée qu'après avoir exécuté certains travaux pourvu qu'on réponde aux exigences en matière de rendement. Ces retenues sont passées à 2,3 millions de dollars au 31 mars 2011 (1,0 million de dollars au 31 mars 2010) en raison des travaux de restauration qui se poursuivaient sur le pont Honoré-Mercier à

Montréal et du début des travaux de construction sur le pont du chenal nord à Cornwall. Ces montants seront dus lorsqu'on aura exécuté les travaux au cours des années à venir.

La SPFL et ses filiales se sont vues accorder des crédits parlementaires afin de financer les grands projets d'infrastructures. En raison de l'importance des travaux réalisés en 2010-2011, le financement reporté des immobilisations a augmenté de 21,6 millions de dollars en 2010-2011 pour atteindre 213,8 millions de dollars (192,2 millions de dollars au 31 mars 2010). Ces montants feront l'objet d'un amortissement au cours de la durée de vie utile estimée du bien qui bénéficie du financement.

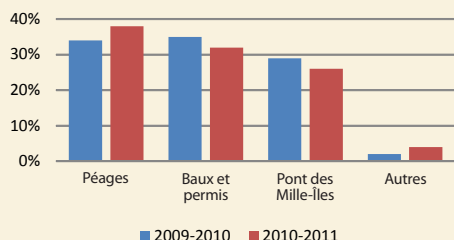
La perte nette s'éleva à 1,9 million de dollars de plus que ce qu'on avait prévu dans le budget, et ce, principalement en raison de la dépréciation accélérée du pont Champlain à compter de 2010-2011 (0,6 million de dollars), ce qui reflète ainsi sa durée de vie utile estimée qu'on a révisée à 10 ans. La peinture du pont du chenal sud à Cornwall (1,6 million de dollars) était prévue comme une dépréciation des immobilisations, mais on l'a plutôt considérée comme un processus d'entretien nécessaire. On a cependant pu compenser ces dépenses grâce à des recettes de péage plus élevées au niveau de tous les ponts internationaux, dont particulièrement celui de Cornwall, qui reprend ses activités après une période de fermeture temporaire en 2009-2010 en raison d'un conflit entre l'Agence des services frontaliers du Canada et la communauté Mohawk en ce qui concerne le port d'arme par les agents (1,2 million de dollars). De plus, on a enregistré en 2010-2011 une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation pour le pont du chenal nord qui fait maintenant l'objet d'une dépréciation tout au long de sa durée de vie utile. Cette dépréciation totalisait 1,9 millions de dollars en 2010-2011. L'écart qui demeure est attribuable à un amortissement plus élevé que prévu du financement reporté des immobilisations, ce qui reflète les investissements considérables réalisés au cours des dernières années (1,0 million de dollars).

RECETTES

RECETTES CONSOLIDÉES

Les recettes consolidées de la SPFL ont atteint les 14,0 millions de dollars en 2010-2011, ce qui représente une augmentation de 11 % par rapport à l'année précédente (12,6 millions de dollars en 2009-2010). Cette augmentation est attribuable, en partie, à la reprise de l'économie en 2010-2011, ce qui a eu des répercussions positives, au cours de la première partie de l'année, sur les exportations canadiennes et, par conséquent sur le volume de la circulation à tous les postes internationaux. Une telle augmentation est également attribuable à l'augmentation des taux de péage sur le pont international de Sault Ste. Marie en 2010 et à la reprise de la circulation sur le pont international de

RECETTES SELON LA SOURCE



la voie maritime à Cornwall depuis la perturbation qui avait entraîné sa fermeture pendant 9 semaines en 2009 lors du conflit entre l'ASFC et la communauté Mohawk sur la question du port d'armes par les agents des services frontaliers. Ces recettes ont dépassé de 1,2 million de dollars les attentes budgétaires qu'on avait chiffrées à 12,8 millions de dollars.

BAUX ET PERMIS

Les recettes résultant des baux et des permis sont demeurées stables à 4,5 millions de dollars en 2010-2011 (elles atteignaient 4,6 millions de dollars en 2009-2010) et conformes au budget.

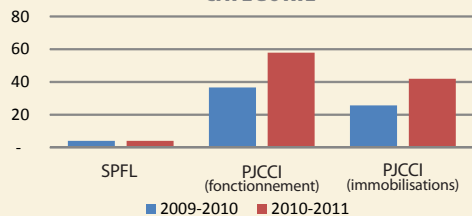
Crédits parlementaires

Les crédits parlementaires des dépenses de fonctionnement étaient de 21,2 millions de dollars plus élevés en 2010-2011 pour atteindre 57,9 millions de dollars (36,7 millions de dollars en 2009-2010). Cette augmentation est directement attribuable au financement spécial que la filiale PJCCI a obtenu dans le cadre du budget 2010 pour les travaux d'entretien sur divers ponts et sur les structures connexes à Montréal.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Les crédits parlementaires des dépenses de fonctionnement étaient de 21,2 millions de dollars plus élevés en 2010-2011 pour atteindre 57,9 millions de dollars (36,7 millions de dollars en 2009-2010). Cette augmentation est directement attribuable au financement spécial que la filiale PJCCI a obtenu dans le cadre du budget 2010 pour les travaux d'entretien sur divers ponts et sur les structures connexes à Montréal.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES PAR CATÉGORIE



Les crédits parlementaires destinés aux dépenses d'immobilisations ont diminué de 16,0 millions de dollars pour se chiffrer à 27,2 millions de dollars au 31 mars 2011 (43,2 millions de dollars au 31 mars 2010) en raison, principalement, d'un investissement unique de 10,5 millions de dollars en 2009-2010 pour le pont de l'île-

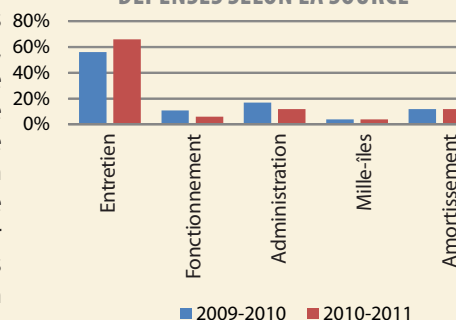
des-Sœurs et des retards dans le début du contrat B au pont Honoré-Mercier, ce qui a entraîné une baisse de 9,2 millions de dollars des investissements en 2010-2011.

DÉPENSES

DÉPENSES CONSOLIDÉES

Les dépenses consolidées de 2010-2011 de la SPFL ont totalisé 80,0 millions de dollars en 2010-2011, ce qui représente ainsi une augmentation de 48 % par rapport aux dépenses de 54,0 millions de dollars en 2009-2010. Ces dépenses sont de 26,0 millions

DÉPENSES SELON LA SOURCE



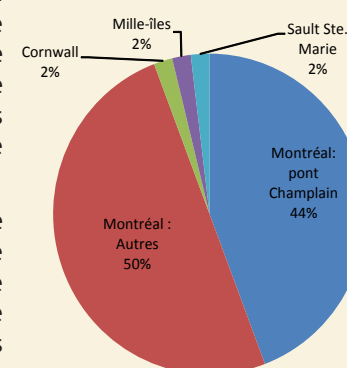
de dollars plus élevées que les dépenses de l'année précédente, et ce, principalement parce qu'on a réalisé la deuxième année d'un plan d'entretien de 10 ans pour le pont Champlain à Montréal (augmentation de 10,7 millions de dollars) pour lesquels on a obtenu des crédits particuliers du Parlement, et en raison des dépenses d'entretien générales des biens de PJCCI (augmentation de 10,3 millions de dollars). Parmi les autres dépenses majeures, mentionnons la deuxième année d'un projet de peinture échelonné sur plusieurs années pour le pont du chenal sud à Cornwall (1,6 million de dollars) et une augmentation de l'amortissement des immobilisations corporelles (2,8 millions de dollars).

ENTRETIEN

Les dépenses d'entretien de 52,3 millions de dollars représentent 65 % du total des dépenses en 2010-2011, ce qui excède de 10 % le montant de l'année précédente tout en étant comparable aux dépenses budgétées. Il s'agit là d'une augmentation de 22,2 millions de dollars par rapport à l'année précédente et de 2,7 millions par rapport au budget.

Cette augmentation par rapport à l'année précédente est attribuable au programme d'entretien du pont Champlain, alors que les dépenses totalisant 22,5 millions de dollars représentent 43 % des dépenses

ENTRETIEN



d'entretien totales de 52,3 millions de dollars en 2010-2011 (39 % du montant de 30,1 millions de dollars en 2009-2010). Ce montant est de 6,6 millions de dollars inférieur au budget, parce qu'on a reporté à plus tard les travaux et le financement correspondant.

Des dépenses plus élevées ont également été encourues en raison de la réalisation continue par la filiale PJCCI d'un important programme d'entretien des structures des autres ponts de Montréal, et ce, pour un montant totalisant 26,3 millions de dollars (à l'exception du pont Champlain) auquel on a attribué des crédits parlementaires pour une durée d'un an (15,8 millions de dollars en 2009-2010).

En comparant ces montants au budget, on constate que le principal écart concerne le projet de peinture de plusieurs années du pont du chenal sud à Cornwall (1,6 million de dollars) qu'on a prévu comme une dépréciation des immobilisations.

FONCTIONNEMENT

Les dépenses de fonctionnement ont totalisé 5,5 millions de dollars en 2010-2011, ce qui est comparable à l'année précédente et au montant budgété.

ADMINISTRATION

Les dépenses d'administration, qui s'élèvent à 10,1 millions de dollars, sont de 0,7 million de dollars plus élevées que l'année précédente et de 0,5 million de dollars plus élevées que ce qu'on avait prévu dans le budget en raison de l'acquisition accrue de compétences de la part de la filiale PJCCI, incluant les mesures de dotation additionnelles et l'agrandissement des locaux à bureaux afin d'assurer la mise en œuvre réussie des grands projets d'immobilisations actuels et à venir.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DU PONT DES MILLE-ÎLES

Les dépenses de fonctionnement au pont des Mille-Îles ont augmenté de 0,4 million de dollars en raison des coûts croissants du régime de retraite des employés et de la fluctuation des devises étrangères.

AMORTISSEMENT

Les dépenses d'amortissement ont augmenté de 2,7 millions de dollars pour atteindre 9,3 millions de dollars (6,6 millions de dollars en 2009-2010) en raison des investissements considérables qu'on a effectués au cours des dernières années et de l'ajout d'une dépense de 0,6 million de dollars pour tenir compte de la dépréciation accélérée du pont Champlain à Montréal, parce qu'on a

révisé sa durée de vie utile estimée à 10 ans. De plus, un amortissement au niveau de l'obligation en matière de désaffectation du pont du chenal nord totalise 1,9 million de dollars au cours de la présente année.

Un sommaire des résultats financiers des filiales de la SPFL est présenté à l'annexe B.

ESTIMATIONS COMPTABLES

Les politiques comptables importantes de la SPFL sont décrites dans la deuxième note des états financiers consolidés. La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada exige de la direction qu'elle prépare des estimations et des hypothèses qui influencent le montant déclaré de l'actif, du passif, des recettes et des dépenses, ainsi que la divulgation du passif éventuel. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations comptables décrites ci-dessous demandent qu'on fasse preuve d'un jugement complexe ou subjectif en ce qui a trait aux questions qui sont essentiellement incertaines ou lorsqu'il est probable qu'elles s'écartent concrètement des montants qu'on pourrait déclarer dans des conditions différentes ou si on faisait appel à d'autres hypothèses.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles, qui comprennent les ponts, les routes et les structures connexes, dont la durée de vie utile est limitée, sont amorties sur leur durée de vie utile. Cette durée de vie repose sur les estimations de la durée en service de ces biens que l'on présente à la note 2 et la note 7 des états financiers consolidés. La durée de vie utile de ces biens fait l'objet d'une révision périodique pour s'assurer qu'elle est toujours pertinente. En raison de la durée de vie considérable de plusieurs des biens, les changements au niveau des estimations pourraient entraîner un impact matériel sur les états financiers consolidés. Les biens à durée de vie prolongée font l'objet d'une vérification de leur dégradation lorsque des événements ou des circonstances indiquent qu'il est impossible de récupérer leur valeur comptable à partir des liquidités futures. Si les conditions à venir devaient se dégrader par rapport à la meilleure estimation des principales hypothèses économiques de la direction et si les liquidités connexes devaient diminuer sur le plan matériel, la SPFL pourrait possiblement devoir assumer d'éventuels frais de dégradation matérielle pour ses immobilisations corporelles.

En 2010-2011, la filiale PJCCI a commandé un rapport indépendant au sujet du pont Champlain à Montréal dans lequel on estimait sa durée de vie utile à 10 ans. Par conséquent, on a procédé à une révision prospective de l'amortissement de cette structure et de ses éléments afin qu'elle soit ainsi mieux harmonisée

avec la durée de vie du bien. Ce changement a donné lieu à une augmentation de 0,6 million de dollars de l'amortissement annuel jusqu'au 31 mars 2020.

OBLIGATION DE MISE HORS SERVICE DES BIENS

L'obligation de mise hors service de la société comprend les coûts de mise hors service à long terme du pont du chenal nord, comme on le mentionne dans la note 21 des états financiers consolidés. L'obligation de mise hors service repose sur l'estimation des coûts de démolition du pont par la société. L'estimation non actualisée de ce passif s'élève à 17,1 millions de dollars, reflétant ainsi les paiements qu'on est censé faire en 2014 et en 2015. Cette estimation a fait l'objet d'une actualisation au taux de 2,92 % et de 3,04 %. Le montant résultant de l'obligation de mise hors service a obligé la direction à préparer des estimations et des hypothèses importantes. Les résultats véritables pourraient être différents de ces estimations.

FINANCEMENT REPORTÉ DES IMMOBILISATIONS

L'aide gouvernementale obtenue afin de financer l'acquisition des immobilisations corporelles amortissables fait l'objet d'une actualisation en tant que financement reporté des immobilisations et d'un amortissement comparables aux immobilisations corporelles en fonction de leur durée de vie utile. La durée de vie utile des immobilisations corporelles fait l'objet d'un examen périodique afin d'en déterminer la pertinence continue. Tout changement au niveau des estimations pourrait avoir des répercussions matérielles sur les états financiers consolidés.

CHARGES À PAYER EN RAISON DES RÉPARATIONS D'ENTRETIEN MAJEURES

SPFL et ses filiales encourent des dépenses en rapport avec l'entretien des immobilisations corporelles. Plusieurs de ces dépenses sont encourues dans le cadre des projets majeurs d'infrastructures qui s'étendent sur plusieurs années. En comptabilisant ces dépenses, la direction doit procéder à des estimations importantes de l'avancement des travaux et à des demandes de paiement des travaux réalisés afin de pouvoir évaluer le passif en fin d'exercice. Un changement dans le pourcentage estimé de l'achèvement des travaux ou dans l'évaluation de la probabilité de paiement et du moment d'une demande de paiement pourrait avoir des répercussions considérables sur la valeur estimée du passif accumulé ou sur les dépenses d'entretien ou d'immobilisations connexes. La situation de la société sur le plan des liquidités pourrait également en souffrir et, dans le cas des projets financés par le gouvernement, les montants dus par le Canada et le financement reporté des immobilisations.

OBLIGATIONS FUTURES EN RAPPORT AVEC LES AVANTAGES SOCIAUX DES EMPLOYÉS

La SPFL et ses filiales offrent des avantages sociaux à leurs employés en vertu d'un régime de retraite à cotisation déterminée ou dans le cadre du Régime de pension de retraite de la fonction publique, comme on le mentionne dans les notes 2 et 12 des états financiers consolidés. Les contributions de l'employeur au régime de pension représentent ses obligations totales à cet égard et son imputées aux opérations selon le montant véritable. La filiale et la coentreprise ne sont présentement pas obligées de verser des contributions en ce qui concerne les insuffisances actuarielles du Régime de pension de retraite de la fonction publique. Les changements apportés au niveau de ce régime et les hypothèses peuvent avoir un impact matériel sur les états financiers consolidés au cours des prochaines années.

Les prestations de préretraite sont également versées par la SPFL et ses filiales aux employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire final, ainsi que dans le cas de la filiale CPIVMLL, en fonction du nombre de congés de maladie accumulés. En raison de la nature à long terme de ce régime, le calcul des dépenses et des obligations repose sur des hypothèses variées, comme l'âge de la retraite et les taux de cessation d'emploi. Ces hypothèses sont déterminées par la direction. Ce régime qu'on décrit dans les notes 2 et 12 des états financiers consolidés ne bénéficie d'aucun financement préalable, de sorte qu'il n'existe aucun actif, ce qui donne lieu pour le régime à un déficit équivalent à l'obligation accumulée en raison des prestations. Tout changement au niveau des hypothèses pourrait avoir des répercussions matérielles sur les états financiers consolidés.

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

La SPFL et plus particulièrement sa filiale PJCCCL présentent un passif considérable en raison des terres contaminées et des mesures visant à éliminer cette contamination attribuable aux activités de ses prédécesseurs, comme on l'a mentionné dans la note 19 des états financiers consolidés. Les estimations qui permettent de déterminer ce passif comprennent le nombre de propriétaires et de participants qu'on retrouve sur les terrains contaminés, la nature à long terme des mesures d'atténuation nécessaires, ainsi que l'impact éventuel des lois et des règlements environnementaux et leur interprétation par les autorités responsables de la réglementation, qui pourrait varier avec le temps. Les changements au niveau de l'ampleur des coûts estimés pour certaines ou pour toutes les estimations pourraient avoir un impact matériel sur les états financiers consolidés. On a ainsi inscrit un passif de 1 million de dollars basé sur une évaluation de la gestion par la filiale PJCCCL. Il est possible que des changements à ces estimations aient des répercussions matérielles sur l'état financier consolidé au cours des prochaines années.

ÉVENTUALITÉS

Les éventualités sont considérées comme un passif lorsqu'il est probable qu'on ait réalisé un passif et lorsqu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable. Il est nécessaire de procéder à une divulgation lorsqu'il est probable que l'événement soit confirmé, alors qu'il est impossible d'estimer le montant de la perte ou s'il est raisonnablement possible que la perte ultime excède le montant inscrit. Dans le cours normal des activités, la SPFL et ses filiales constituent le demandeur ou le défendeur ou participent à certaines demandes ou poursuites pendantes. Ce passif attribuable aux éventualités se règle habituellement sur de longues périodes. On peut trouver davantage d'information sur les éventualités de la SPFL dans la note 18 des états financiers consolidés. Tout changement au niveau de la probabilité d'un règlement et du montant estimé des paiements peut avoir des répercussions matérielles sur les états financiers consolidés au cours des années à venir.

6.4 PERSPECTIVES

6.4.1 TENDANCES POUR L'AVENIR

La durabilité globale demeure la priorité en ce qui concerne les ponts internationaux. Le nouveau pont du chenal nord à Cornwall, ainsi que la résolution concernant l'emplacement permanent des installations de l'ASFC contribueront grandement à l'efficacité des traversées et à leur promotion afin d'entraîner une intensification du trafic commercial et récréatif. Pour la SPFL, la question de la durabilité financière lorsqu'il s'agit de répondre aux nouvelles exigences de l'ASFC revêt une importance primordiale avec la restauration de la place des douanes de l'ASFC à Sault Ste. Marie et possiblement avec la réhabilitation future de la place des douanes de l'ASFC aux Mille-Îles.

La complexité de la situation concernant les ponts domestiques à Montréal consiste dans le vieillissement et la sur utilisation du réseau de transport dans le Grand Montréal. Les événements récents qui ont entraîné la fermeture de tronçons provinciaux des ponts ont mis en évidence le besoin d'un système de transport durable dans cette agglomération urbaine majeure, ainsi que la contribution économique considérable des ponts domestiques importants du fédéral. Un financement est disponible afin de procéder aux investissements dans les secteurs identifiés au cours des trois prochaines années, mais aucun n'a été prévu pour les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations autres que le programme d'entretien du pont Champlain après cette période. Le programme de travail nécessaire dans un avenir prévisible est vaste et on a étiré les ressources afin de répondre non seulement aux besoins techniques, mais également pour intégrer les relations avec les intervenants et la population au modèle de mise en œuvre. Le gouvernement devra prendre sous peu des décisions en ce qui concerne le remplacement du pont Champlain,

ce qui permettra d'orienter les besoins en financement à venir pour les ponts domestiques à Montréal.

6.4.2 CHANGEMENTS COMPTABLES À VENIR – NORMES COMPTABLES DE LA FONCTION PUBLIQUE

Suite à l'amendement du Manuel de comptabilité du secteur public (CSP) que le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié, la SPFL a évalué sa situation et déterminé qu'elle répond aux critères des autres organisations gouvernementales. En tant que telle, elle devait déterminer le cadre comptable le plus approprié afin de produire des rapports basés sur les directives et sur une évaluation des besoins des utilisateurs. La SPFL en est venue à la conclusion que les normes en matière de CSP constituent le cadre le plus approprié. On a d'ailleurs tiré la même conclusion au sein de chacune des filiales de la SPFL. Un plan de transition vers les nouvelles normes comptables fait présentement l'objet d'une mise en œuvre rétrospective pour l'exercice débutant le 1 avril 2011 en procédant au retraitement de l'exercice financier 2010-2011 à titre de comparaison.

Cette transition comptable constitue une entreprise considérable sur les plans de la gouvernance et de la responsabilisation pour la direction de la SPFL, les comités de vérification concernés, ainsi que le conseil d'administration. Pour cette raison, la SPFL a adopté le plan de transition suivant qui comporte cinq phases :

PLAN DE TRANSITION DE LA COMPTABILITÉ DU SECTEUR PUBLIC (CSP)

PLANIFICATION	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer un plan de transition sous la coordination des filiales. Demander l'appui du Secrétariat du Conseil du Trésor afin de l'inclure dans les états financiers du gouvernement. Approbation de la transition par le Comité de vérification 	COMPLÉTÉ →
ÉVALUATION DE L'IMPACT PRÉLIMINAIRE	<ul style="list-style-type: none"> Identifier les différences préliminaires entre les PCGR et les NCSP compléter un impact et une analyse du diagnostic de haut niveau. Présenter un rapport au Comité de vérification sur les points les plus touchés. 	COMPLÉTÉ →
ÉVALUATION DÉTAILLÉE	<ul style="list-style-type: none"> Définir les changements au niveau des politiques comptables. Évaluer l'impact au niveau des états financiers, des mesures de contrôle internes, des systèmes de rapports financiers et les autres pratiques opérationnelles. Examiner les pratiques de formulation et la surveillance du budget. 	COMPLÉTÉ →
MISE EN ŒUVRE	<ul style="list-style-type: none"> Finaliser les pratiques comptables. Préparer des états financiers types complets. Intégrer les systèmes de mappage et d'essai des technologies de l'information. Élaborer une stratégie de communication. Approbation des politiques comptables par le Comité de vérification. 	EN COURS →
APRÈS LA MISE EN ŒUVRE	<ul style="list-style-type: none"> Vérification des états financiers types. Examiner les états financiers finaux de CSP. Dispenser des conseils sur les changements au niveau du processus de conclusion des rapports et des états financiers. Clôture du projet, leçons apprises. Approbation du rapport de clôture du projet par le Comité de vérification. 	2012-2013 →

Les ajustements découlant de la transition entourant l'application de la partie V du Manuel de l'ICCA au Manuel de CSP seront généralement reconnus dans le surplus (déficit) accumulé des soldes d'ouverture. L'exercice financier prenant fin le 31 mars 2011 est essentiellement une année où la SPFL doit produire deux rapports financiers, alors que les états financiers et les notes correspondantes doivent être compilés de la façon décrite à la partie V du Manuel de l'ICCA et aux NCSP pour s'assurer que toute l'information disponible sera présentée dans les états financiers du 31 mars 2012.

Les principaux changements et ajustements nécessaires au niveau des politiques comptables faisant l'objet d'une transition vers les NCSP comprennent :

- La présentation des états financiers d'après le modèle de la dette nette et les amendements à la terminologie;
- La formulation basée sur les NCSP des éléments suivants :
 - Introduction à la situation financière au 31 mars 2010;
 - Résultats financiers au 31 mars 2011
 - Budget approuvé pour 2011-2012.
- L'adoption d'une reformulation rétrospective conformément aux directives énoncées dans le Manuel de CSP;
- La divulgation additionnelle des investissements temporaires afin de comparer la valeur comptable à la valeur marchande;
- La divulgation additionnelle détaillée des immobilisations corporelles aux fins des ajouts, des aliénations, des radiations et de l'amortissement;
- L'obligation d'inscrire les avantages postérieurs à l'emploi qui s'accumulent et qui ne sont pas versés, par exemple, sous forme de prestations pour congé de maladie;
- La classification de la coentreprise, soit la CPIVMLL, comme étant un partenariat du gouvernement.

Les nouvelles directives sur les transferts gouvernementaux, les conversions de devises et les instruments financiers s'appliqueront au cours des exercices à venir et seront alors adoptées.

PROCHAINES ÉTAPES ET DIVULGATION À VENIR AU SUJET DE LA TRANSITION

Parallèlement à la transition vers les NCSP qui se déroulera à la fin de l'exercice financier 2010-2011, la SPFL entreprendra la transition de son budget approuvé afin qu'il réponde aux mêmes normes à temps pour la publication de son premier rapport financier trimestriel à la fin d'août 2011, comme on l'exige dans la LGFP.

6.5 GESTION DES RISQUES

Le régime de gestion des risques de la SPFL a pour but d'identifier les risques de façon proactive et d'élaborer des stratégies d'atténuation opportune. Ces stratégies sont axées sur les risques qui pourraient compromettre la capacité de la SPFL d'atteindre son résultat stratégique. Dans l'examen spécial que le Bureau de la vérificatrice générale a réalisé en 2008, on a identifié trois grands sujets considérés comme étant des questions stratégiques ou des risques

pour la SPFL, soit la sécurité des ponts, la durabilité financière et la structure organisationnelle. Le Conseil de la SPFL continue d'établir des orientations stratégiques et de surveiller les options en tenant compte de la lettre d'attentes la plus récente, alors qu'il consacre ses efforts dans le but de corriger ces problèmes stratégiques qui sont interreliés et d'en atténuer les risques.

PRINCIPAL SECTEUR DE RISQUE – SÉCURITÉ DES PONTS

Le principal secteur de risque de la SPFL consiste à faire en sorte que les ponts fédéraux et les structures connexes demeurent sûrs et sécuritaires pour tous les utilisateurs. Le défi consiste à assurer la sécurité en étant conscient que la majeure partie du portefeuille approche de la fin de son cycle de vie de 50 à 80 ans.

MESURES D'ATTÉNUATION

Les mesures d'atténuation des autres enjeux ou risques importants ont un impact direct sur l'atténuation de ce risque stratégique.

- Un modèle de gouvernance efficace permettra une gestion améliorée de l'ensemble de l'organisation de la SPFL, ce qui permettra ainsi d'accroître l'efficacité des ressources et la mise en commun des compétences à tous les niveaux pour la gestion des ponts.
- Un financement durable permettra à la SPFL d'entreprendre des projets demandant un engagement de plusieurs années, ce qui permettra de réaliser des économies au niveau des contrats grâce à un processus plus concurrentiel.
- La SPFL peut également atteindre des objectifs financiers plus élevés, comme l'accumulation de réserves de capitaux appropriées afin de répondre aux exigences au niveau des ponts internationaux, l'obtention d'un financement adéquat pour assumer son rôle de surveillance afin d'atteindre ainsi les objectifs du gouvernement et de croissance des recettes, ainsi qu'un rendement plus diversifié et plus élevé des capitaux investis.

PRINCIPAL SECTEUR DE RISQUE – FINANCEMENT DURABLE

La SPFL ne dispose présentement pas d'un modèle de financement durable. Il s'agit là d'un élément indispensable pour assurer sa capacité d'entretenir des infrastructures sécuritaires, efficaces et efficientes à long terme, incluant les capitaux nécessaires pour remplacer ces structures à la fin de leur cycle de vie.

Mesures d'atténuation

- Préparer des analyses de rentabilisation afin d'identifier et justifier, aux yeux du gouvernement, le besoin d'un financement additionnel

pour les ponts domestiques et internationaux, ainsi que les structures connexes.

- Vérifier si les recettes prévues des péages sont raisonnables et suffisantes pour assurer la viabilité à long terme de tous les ponts internationaux.
- Consulter les propriétaires internationaux conjoints sur l'ajustement des péages afin de compenser toute baisse au niveau du volume de circulation et l'escalade des coûts, ainsi que pour financer les besoins en capitaux à long terme.
- Examiner les nouvelles possibilités de recettes à Montréal.

PRINCIPAL SECTEUR DE RISQUE – FINANCEMENT DURABLE

La SPFL doit élaborer davantage le processus de surveillance de sa structure organisationnelle complexe qui comprend un siège social, trois filiales à part entière, ainsi que deux conseils internationaux communs. La SPFL constitue le lien qui la relie au ministre des Transports, des Infrastructures et des Collectivités, ainsi qu'aux organismes centraux en ce qui concerne l'intendance de la société.

MESURES D'ATTÉNUATION

- Obtenir une décision en ce qui concerne sa proposition de simplifier sa structure organisationnelle complexe que le gouvernement est présentement en train d'examiner.
- Étendre les relations fonctionnelles entre le siège social et les filiales dans les domaines, comme les finances, la planification stratégique, la gestion des risques, l'environnement et les ressources humaines.
- Élaborer un programme d'orientation en profondeur à l'intention des directeurs de façon à ce qu'il présente des liens clairs et nets avec les filiales, ainsi que leurs rôles et responsabilités respectifs.
- Aborder les questions qu'on a identifiées dans l'auto-évaluation du conseil d'administration, en plus d'identifier les besoins en formation des directeurs et de surveiller les progrès tous les ans.



7.0 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (VÉRIFIÉS)

Table des matières

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers.....	Page 31
Rapport du vérificateur général	Page 32
États financiers consolidés	Pages 33-36
Notes afférentes aux états financiers consolidés	Pages 37-53

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 le vérificateur général du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.



Micheline Dubé

Présidente et première dirigeante



Natalie Kinloch

Chef des services financiers et administratifs



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Rapport sur les états financiers consolidés

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de La Société des ponts fédéraux Limitée et de ses filiales, qui comprennent le bilan consolidé au 31 mars 2011, et l'état consolidé des résultats et du résultat étendu, l'état consolidé des bénéfices non répartis et l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de La Société des ponts fédéraux Limitée et de ses filiales au 31 mars 2011, ainsi que des résultats de leur exploitation et de leurs flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. De plus, à mon avis, les opérations de La Société des ponts fédéraux Limitée et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers consolidés ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, 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 des ponts fédéraux Limitée et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour le vérificateur général du Canada par intérim,

Maurice Laplante, CA
vérificateur général adjoint

Le 22 juin 2011
Ottawa, Canada

La Société des ponts fédéraux Limitée**Bilan consolidé**

31 mars 2011

(en dollars)	2011	2010
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	28 475 005	16 800 979
Placements à court terme (Note 5)	12 074 441	12 586 890
Débiteurs	1 393 933	735 153
Intérêts courus à recevoir	137 029	86 343
Charges payées d'avance	729 864	354 274
Montant à recevoir du Canada (Note 6)	2 789 431	12 078 261
	45 599 703	42 641 900
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (Note 6)	2 252 886	1 040 684
Placements à long terme (Note 5)	1 131 270	381 203
Immobilisations corporelles (Note 7)	266 209 229	230 306 054
	315 193 088	274 369 841
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	21 185 022	16 246 101
Produits reportés	495 821	860 569
	21 680 843	17 106 670
À long terme		
Dépôt de client	100 000	110 389
Montant à payer au coentrepreneur (Note 8)	1 874 313	1 445 066
Retenue de garantie (Note 9)	2 265 486	1 040 684
Avantages sociaux futurs (Note 12)	1 133 126	1 141 371
Obligation environnementale (Note 19)	1 000 000	1 000 000
Obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation (Note 21)	15 433 000	-
Aide en capital reportée (Note 10)	213 842 915	192 225 346
	235 648 840	196 962 856
	257 329 683	214 069 526
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	4 199 025	6 635 935
	57 863 405	60 300 315
	315 193 088	274 369 841

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

Approuvé par le Conseil d'administration:



Administrateur



Administrateur

La Société des ponts fédéraux Limitée

État consolidé des résultats et du résultat étendu

Exercice terminé le 31 mars 2011

(en dollars)	2011	2010
PRODUITS		
Péages	5 277 851	4 159 687
Baux et permis	4 534 727	4 626 172
Produits d'exploitation de pont international des Mille-Îles (Note 11)	3 590 000	3 528 049
Intérêts	319 902	172 694
Autres	279 996	77 528
	14 002 476	12 564 130
CHARGES		
Entretien	52 290 397	30 095 600
Fonctionnement	5 456 613	5 511 552
Administration	10 123 690	9 437 623
Charges d'exploitation du pont international des Mille-Îles (Note 11)	2 706 434	2 339 246
Amortissement des immobilisations corporelles	9 336 284	6 597 312
	79 913 418	53 981 333
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(65 910 942)	(41 417 203)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	57 900 760	36 661 396
Amortissement de l'aide en capital reportée (Note 10)	5 573 272	4 627 945
	63 474 032	41 289 341
Perte avant le gain extraordinaire et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(2 436 910)	(127 862)
Gain extraordinaire (Note 4)	-	137 952
Bénéfice (perte) avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	(2 436 910)	10 090
Quote-part des actionnaires sans contrôle	-	13 478
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu	(2 436 910)	23 568

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

La Société des ponts fédéraux Limitée
État consolidé des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 mars 2011

(en dollars)	2011	2010
Solde au début de l'exercice	6 635 935	6 612 367
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu	(2 436 910)	23 568
Solde à la fin de l'exercice	4 199 025	6 635 935

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

La Société des ponts fédéraux Limitée

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 mars 2011

(en dollars)	2011	2010
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette)	(2 436 910)	23 568
Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	9 336 284	6 597 312
Amortissement de l'aide en capital reportée	(5 573 272)	(4 627 945)
Diminution du dépôt de client	(10 389)	(61 129)
Charge de désactualisation	262 000	-
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	(1 212 202)	(796 610)
Augmentation de la retenue de garantie	1 224 802	796 610
Diminution de la provision pour avantages sociaux futurs	(8 245)	(145 457)
Gain extraordinaire (Note 4)	-	(137 952)
Quote-part des actionnaires sans contrôle	-	(13 478)
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement (Note 13)	12 777 947	3 397 560
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	14 360 015	5 032 479
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements	(12 824 508)	(11 593 093)
Cession de placements	12 586 890	2 002 392
Acquisition d'entreprise (Note 4)	-	(140)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(24 495 187)	(37 202 664)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(24 732 805)	(46 793 505)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du montant à payer au coentrepreneur	429 247	44 561
Augmentation de l'aide en capital reportée	21 617 569	35 993 396
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	22 046 816	36 037 957
Augmentation (diminution) de l'encaisse	11 674 026	(5 723 069)
Encaisse au début	16 800 979	22 524 048
Encaisse à la fin	28 475 005	16 800 979

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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 1er 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. 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 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 1er septembre 2009, la Société 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, 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 - 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, 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 des crédits parlementaires 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 charges 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 engagées pour réduire ou empêcher la contamination environnementale sont capitalisées. 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 comptabilisés 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 % - 20 %
Véhicules et matériel	3 % - 33 %
Bâtiments	2 % - 10 %

Au cours de l'exercice, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a reçu un rapport externe évaluant à 10 ans la durée de vie restante pour la structure du pont Champlain à Montréal. Suite à ce rapport, l'amortissement des éléments composant cette structure a donc été révisé prospectivement afin d'amortir sur une période n'excédant pas le 31 mars 2020. Au 31 mars 2011, l'impact de cette révision est estimé à 571 000 \$ par année.

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 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 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 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, l'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation, 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) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations reflètent le passif associé à la mise hors service de certaines immobilisations corporelles comme des structures de pont et des immobilisations afférentes. La juste valeur d'un passif afférent à une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est reconnue dans la période où il est engagé si on peut faire une estimation raisonnable de la juste valeur. On estime la juste valeur en fonction de la valeur actualisée des décaissements futurs estimatifs nécessaires pour l'aliénation de l'actif, actualisés au taux d'intérêt sans risque rajusté selon la solvabilité de la Société. Les coûts de mise hors service afférents sont capitalisés en tant que partie du coût de l'immobilisation et amortis ensuite selon la méthode de l'amortissement linéaire réparti sur sa durée de vie utile. Après l'évaluation initiale des obligations liées à la mise hors service d'une immobilisation, les obligations peuvent être rajustées à la fin de chaque période de manière à refléter l'écoulement du temps et les changements des flux de trésorerie futurs estimatifs sous-jacents à ces obligations. Les coûts réels engagés pour l'aliénation de l'immobilisation réduiront les obligations liées à sa mise hors service. Un gain ou une perte sera réalisé au règlement du passif.

i) 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 historique. 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.

j) 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. La classification des instruments financiers de la Société est présentée dans le tableau suivant :

Catégories	Instruments financiers
Actifs financiers détenus à des fins de transaction	Encaisse Certificats de dépôts
Actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance	Dépôts à terme
Prêts et débiteurs	Débiteurs Intérêts courus à recevoir
Autres passifs financiers	Créditeurs Dépôts 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 débiteurs sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif, qui correspond habituellement au montant constaté initialement.

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

3 - MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

Normes comptables du secteur public

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a fait une révision au manuel de comptabilité du secteur public qui élimine 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 fait la mise en œuvre d'un plan de transition aux nouvelles normes comptables sur une base rétrospective pour l'exercice financier débutant le 1er avril 2011.

Le plan de transition respecte les échéanciers et la Société évalue encore l'impact de l'adoption de ces normes.

4 - ACQUISITION D'ENTREPRISE

Le 1er septembre 2009, la Société a acquis 14 actions de sa filiale, la Société du pont de la Rivière Ste Marie en contrepartie de 140 \$ au comptant. Suite à cette acquisition, la Société 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, l'impact est seulement au niveau de la part des actionnaires sans contrôle qui n'a plus à être comptabilisé à partir de la date d'acquisition.

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

(en dollars)	2010
Actif à court terme	310 799
Immobilisations (a)	-
	<u>310 799</u>
Passif à court terme	143 583
Passif à long terme	29 124
	<u>172 707</u>
Moins: Gain extraordinaire (a)	137 952
Actifs nets acquis	<u>140</u>

(a) La transaction a créé un écart d'acquisition négatif au montant de 732 793 \$ dont 594 841 \$ a été appliqué contre les immobilisations et 137 952 \$ a été comptabilisé comme gain extraordinaire.

5 – PLACEMENTS

La Société investit les excédents de trésorerie dans des dépôts à terme, des acceptations bancaires et des certificats de dépôt. Ces placements, achetés auprès d'un membre de l'Association canadienne des paiements, sont détenus jusqu'à leur échéance ou détenus à des fins de transaction et leur taux de rendement a varié de 0,23 % à 4,40 % pour l'exercice terminé le 31 mars 2011 (0,16 % à 4,40 % en 2010). Les échéances sont en moyenne de 174 jours (153 jours en 2010). Il n'y a pas eu de gains ou perte sur les actifs suivant durant l'année. Les intérêts gagnés sur les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance, calculés selon la méthode de l'intérêt effectif, sont de 79 979 \$ en 2011 (24 217 \$ en 2010).

(en dollars)	2011	2010
Court terme		
Placements détenus jusqu'à leur échéance		
Dépôt à terme (juste valeur de 11 994 688 \$ en 2011 et de 1 918 057 \$ en 2010)	11 930 250	1 875 000
Actifs financiers détenus à des fins de transaction		
Acceptations bancaires	-	9 981 600
Certificats de dépôt	144 191	730 290
Total	12 074 441	12 586 890
Long terme		
Actifs financiers détenus à des fins de transaction		
Certificats de dépôt	1 131 270	381 203
Total	1 131 270	381 203

6 - MONTANT À RECEVOIR DU CANADA

Le montant à court terme représente les crédits parlementaires de 1 945 406 \$ (10 077 130 \$ en 2010) pour les opérations et projets majeurs de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, les sommes payables à la filiale La Société du pont de la Rivière Ste Marie de 416 978 \$ (405 593 \$ en 2010) pour la réfection de la place des services frontaliers canadiens ainsi que les sommes payables à la Société de 427 047 \$ (701 538 \$ en 2010) pour la construction du nouveau pont du chenal Nord à Cornwall (Note 20).

Le montant à long terme représente la contrepartie pour la tranche de la retenue de garantie de la Société et de sa filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, relative à des contrats, qui seront payés dans les années futures (Note 9).

Au moment des paiements des retenues de garantie, la Société et la filiale présenteront des demandes de fonds au Trésor. Ces demandes ne seront que des demandes de trésorerie.

7 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en dollars)	2011			2010
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
Terrains	5 282 218	-	5 282 218	4 556 027
Ponts et routes	324 214 675	161 048 832	163 165 843	152 972 036
Véhicules et matériel	7 525 020	5 780 233	1 744 787	1 559 999
Bâtiments	6 879 778	3 585 805	3 293 973	2 097 625
Améliorations des ponts et des infrastructures	1 109 142	1 109 142	-	12 103
Projets en voie de réalisation	78 475 408	-	78 475 408	68 108 264
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisation (Note 21)	15 171 000	1 924 000	13 247 000	-
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	-	-
	439 710 052	173 500 823	266 209 229	230 306 054

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 implique des intérêts et est remboursable sur demande. Le montant à payer a été présenté à long terme, car aucun remboursement n'est prévu au cours du prochain exercice. Au 31 mars 2011 et 2010, la valeur comptable se rapprochait de la juste valeur.

9 - RETENUE DE GARANTIE

La Société et sa filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, retient provisoirement un montant sur les sommes dues à des entrepreneurs en vue de garantir l'exécution par ces derniers de leurs obligations incluant celles portant sur la garantie, rectification et à la correction des défauts, vices et malfaçons des travaux réalisés dans le cadre de deux contrats au pont Honoré-Mercier, un nombre de contrats attribuables au pont Champlain et autres structures à Montréal ainsi qu'un contrat au pont du chenal Nord à Cornwall.

Pour la réfection du pont Honoré-Mercier, les travaux du contrat A sont divisés en trois volets et la période de garantie applicable à chacun des volets débutera suite à l'émission du certificat provisoire d'achèvement des travaux visés. Cependant, ces périodes de garantie se termineront à une date commune stipulée au contrat, soit le 17 décembre 2013. Le contrat prévoit que la filiale versera 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 aux retenues de garantie à compter de l'émission des certificats provisoires d'achèvement des travaux.

Pour le contrat B, un seul certificat provisoire d'achèvement sera émis. La période de garantie applicable sera de cinq ans à compter de la date d'émission du certificat provisoire d'achèvement pour les travaux acceptés et de 5 ans de la date d'émission du certificat définitif pour les travaux faisant objet de déficiences. Des intérêts seront applicables aux retenues de garantie à compter de l'émission des certificats provisoires d'achèvement des travaux.

Pour la construction du pont du chenal Nord et pour les autres contrats, un seul certificat provisoire d'achèvement sera émis. La période de garantie applicable est généralement d'un an à compter de la date d'émission du certificat provisoire d'achèvement pour les travaux acceptés et d'un an de la date d'émission du certificat définitif pour les travaux faisant l'objet de déficiences.

10 - AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

(en dollars)	2011	2010
Solde au début	192 225 346	153 697 652
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	27 190 841	43 155 639
Amortissement	(5 573 272)	(4 627 945)
Solde à la fin	213 842 915	192 225 346

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 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 et tous ses salariés admissibles participent à un régime à cotisations déterminées. Les cotisations patronales et salariales à ces régimes au cours de l'exercice s'établissent comme suit :

(en dollars)	2011	2010
Société	1 045 647	892 950
Employés	400 102	368 661

b) Indemnités de départ

La Société, 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. Des hypothèses quant aux dates de départ des employés ont été faites et font partie du calcul. 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)	2011	2010
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 379 826	1 558 230
Coût des services rendus au cours de l'exercice	143 693	205 463
Indemnités versées au cours de l'exercice	(190 793)	(383 867)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 332 726	1 379 826
Tranche à court terme incluse dans les créditeurs	(199 600)	(238 455)
Tranche à long terme	1 133 126	1 141 371

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

(en dollars)	2011	2010
Diminution (augmentation) des débiteurs	(658 780)	81 496
Diminution (augmentation) des intérêts courus à recevoir	(50 686)	9 044
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	(375 590)	149 991
Diminution du montant à recevoir du Canada	9 288 830	9 610 824
Augmentation (diminution) des créditeurs	4 938 921	(6 703 661)
Augmentation (diminution) des produits reportés	(364 748)	249 866
Variation nette	12 777 947	3 397 560

Dans ce tableau, un montant de 7 185 864 \$ (7 162 243 \$ en 2010) 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 839 464 \$ (2 486 875 \$ en 2010) auprès d'entités fédérales. Au 31 mars 2011, la Société a comptabilisé des débiteurs sur apparentés de 773 464 \$ (1 882 659 \$ en 2010).

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 résultant de la fermeture et 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 dûs à la fermeture et à la relocalisation temporaire des postes de péage dans la Ville de Cornwall. Le solde de 265 536 \$ a été comptabilisé en 2010-2011 afin de couvrir les coûts d'entretiens du pont de chenal nord. L'entretien du pont du chenal nord a été retardé en raison du manque de financement résultant des pertes de revenus de péages à la suite de la fermeture du pont.

La conciliation de la contribution est présentée ci-dessous.

(en dollars)

Contribution totale	894 000
Contribution utilisée en 2009-2010	628 464
Contribution utilisée en 2010-2011	265 536
Solde du financement	-

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 \$ et a reçu 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, selon l'article 127 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. 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 112 635 726 \$. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

(en dollars)

2012	93 757 317
2013	16 587 542
2014	1 185 304
2015	582 994
2016 et années suivantes	522 569

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 dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction enregistre des provisions estimées quand il est probable qu'un évènement futur viendra confirmé qu'un actif a été rendu déficient ou qu'un passif a été encouru, et qu'une estimation raisonnable de la perte peut être faite.

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 2011 (1 000 000 \$ au 31 mars 2010). La filiale a soumis 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 de dollars 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 2011, 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.

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 sous la responsabilité de Transport Canada. Les travaux ont débuté en 2010 et devraient se terminer en 2014.

Construction d'un nouveau pont du chenal Nord (Cornwall) :

En octobre 2006, le Conseil du Trésor a approuvé le projet de remplacement du pont du chenal Nord et des améliorations du corridor avec un financement de 75 millions de dollars. Il était prévu que ce financement comble tous les coûts associés à la construction d'un nouveau pont à travée basse, la démolition du pont existant, l'amélioration de routes dans le corridor international, le réaménagement du complexe douanier ainsi que la construction de nouvelles installations pour l'opérateur du pont et des péages. Des délais dans les négociations avec les tierces parties ont différé le lancement du projet. En juin 2010, le Conseil du Trésor a approuvé le début des travaux de construction et a réaffecté le budget du projet en entier à la construction du nouveau pont à travée basse et la démolition du pont existant seulement. Les travaux ont débuté en 2010 et devraient se terminer en 2016.

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

Comme le décrit la note 20, la Société a entrepris la construction d'un nouveau Pont du chenal Nord. La Société prévoit ensuite, après la mise en service du nouveau pont, démolir le pont actuel. Une immobilisation et une obligation afférente liée à sa mise hors service ont été inscrites pour les coûts associés à la démolition du pont actuel. L'estimation des coûts de l'obligation liée à la mise hors service de cette immobilisation dépend des devis d'ingénierie relatifs au moment pertinent, à l'inflation, à l'état du site, à la disponibilité d'un effectif spécialisé et des prix des produits de base pour le recyclage des matériaux. Les flux de trésorerie estimatifs de 17 100 000 \$ requis pour régler l'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation ont été actualisés à un taux d'intérêt sans risque rajusté selon la solvabilité se situant entre 2,92 % et 3,04 %.

Conformément à l'échéancier actuel du projet, des versements de flux de trésorerie pour l'aliénation du nouveau pont du chenal Nord devraient être effectués en 2014 et en 2015. La valeur actualisée des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Société totalisait au 31 mars 2011 15 433 000 \$. Ces flux de trésorerie seront financés par des crédits parlementaires votés pour le projet à recevoir au moment de la démolition.

(en dollars)

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	15 171 000
Charge de désactualisation	262 000
Solde à la fin	15 433 000

22 - 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.

23 - INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

La valeur comptable de l'encaisse, des placements, des débiteurs et des créditeurs 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 2011 par la Société. Ils sont classés au Niveau 1 en 2011 ainsi qu'au 31 mars 2010, car leurs évaluations peuvent être fondées sur des cours, cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

Instruments dérivés

La Société ne détenait aucun instrument dérivé au 31 mars 2011 et 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 au 31 mars 2011 est la suivante :

(en dollars)	2011	2010
Encaisse	28 475 005	16 800 979
Placements à court terme	12 074 441	12 586 890
Débiteurs		
Ministères fédéraux	5 042 317	13 118 945
Autres	1 393 933	821 496
Placements à long terme	1 131 270	381 203
	48 116 966	43 709 513

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 placements 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 2011, ces actifs financiers sont investis dans des dépôts à terme et des certificats de dépôt (Note 5) (investis dans des dépôts à terme, des acceptations bancaires et des certificats de dépôt en 2010). La direction juge ainsi que le risque de perte est négligeable.

Le risque de crédit associé aux débiteurs est réduit puisqu'un bon nombre de ceux-ci représente des montants à recevoir des ministères fédéraux et sont payables en général en 90 jours (Note 6) à l'exception des retenues de garantie qui sont payables en 2013 (Note 9). Au 31 mars 2011, les montants à recevoir des ministères fédéraux représentaient 77 % du montant total recouvrable (94 % au 31 mars 2010).

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 au 31 mars 2011 sont estimées par la direction comme suit:

(en dollars)	Moins de 3 mois	3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total
Débiteurs	18 138 157	2 894 907	151 958	21 185 022
Dépôt de client	-	-	100 000	100 000
Montant à payer au coentrepreneur	-	-	1 874 313	1 874 313
Retenue de garantie	-	-	2 265 486	2 265 486
	18 138 157	2 894 907	4 391 757	25 424 821

Au 31 mars 2010 :

(en dollars)	Moins de 3 mois	3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total
Débiteurs	13 434 621	2 811 480	-	16 246 101
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
	13 434 621	2 811 480	2 596 139	18 842 240

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 71 792 \$ (40 832 \$ en 2010).

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 2011 aurait donné lieu à une variation de la juste valeur des placements à long terme de la Société d'environ 68 670 \$ (54 647 \$ au 31 mars 2010).

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 8 702 \$ (4 817 \$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2010). 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.

24 - GAIN OU PERTE DE CHANGE

La Société a subi un gain de change de 97 389 \$ en 2011 (gain de change de 207 393 \$ en 2010).

25 - 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 2011, ce qui représente le paiement effectué à la SPFL au cours des années précédentes pour sa part des revenus par rapport aux dépenses.

(en dollars)	2011	2010
Actifs		
Court terme	2 677 476	2 730 476
Long terme	236 984	331 477
Passifs		
Court terme	453 212	821 393
Long terme	2 457 248	2 236 560
Résultats		
Produits	1 836 853	1 415 995
Charges	1 600 994	1 730 227
Gain net (perte nette) avant financement spécial	235 859	(314 232)
Portion de la perte attribuée au coentrepreneur américain assumée par la filiale	(132 768)	(314 232)
Gain (perte) total de la filiale	103 091	(628 464)
Financement spécial	265 536	628 464
Quote-part de la Société dans le gain net de la coentreprise	368 627	-
Flux de trésorerie		
Activités d'exploitation	749 961	(202 775)
Activités d'investissement	(55 250)	125 000
Activités de financement	(389 336)	(14 506)

ANNEXE A - RAPPORT SUR LE RENDEMENT DE 2010-2011

OBJECTIF STRATÉGIQUE : GOUVERNANCE ORGANISATIONNELLE		
1. S'assurer que le conseil de la SPFL utilise des pratiques exemplaires en matière de gouvernance.		
OBJECTIFS DE RENDEMENT DE 2010-2011	ÉVALUATION DE L'ANNÉE À CE JOUR	RENDEMENT
On procédera à la mise sur pied d'un système de rapports trimestriels par l'intermédiaire du PDG afin de fournir de l'information au moment opportun aux fins d'analyse et des décisions par le conseil de la société mère.	On a procédé à la mise en place d'un système de rapports trimestriels pour les filiales. Les processus et les procédures ont pour but d'assurer une surveillance appropriée, par le conseil d'administration de la SPFL, des activités de l'ensemble de la société, alors que l'information recueillie sera utilisée aux fins des rapports financiers trimestriels qu'on devra publier à compter du premier trimestre de 2011-2012 conformément à un amendement à la <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> .	Réalisé
On abordera les problèmes identifiés lors des auto-évaluations du conseil. Les progrès réalisés lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins en formation des directeurs feront l'objet d'une surveillance.	On a complété une ébauche d'analyse des lacunes, mais en raison de la petite taille du conseil de la SPFL, on n'y aborde pas toutes les compétences, puisque celui-ci ne compte que quatre membres. Les membres du conseil ont répondu à leurs besoins en formation en assistant à des conférences, alors qu'on a tenu des séances de formation lors des différentes réunions des conseils et des comités.	Réalisé partiellement
Le siège social jouera un rôle accru dans les domaines, comme les finances, la planification stratégique, la gestion des risques, la politique en matière de génie, ainsi que l'environnement.	La SPFL collabore avec ses filiales et assume un rôle plus prépondérant dans les domaines, comme les finances, la planification stratégique, la gestion des risques, la politique en matière de génie, ainsi que l'environnement.	Réalisé
Un plan de vérification interne à la grandeur de l'organisme sera établi, alors que sa gestion sera centralisée au siège social.	On a élaboré une approche de vérification interne et un plan de vérification pluriannuel pour l'ensemble de la société, alors qu'on a complété une vérification interne portant sur l'accord international du pont interne de la voie maritime et une vérification interne consacrée au cadre de contrôle interne du budget tire à sa fin.	Réalisé
L'élaboration d'un système de gestion des risques d'entreprise débutera.	Le système de gestion des risques d'entreprise en est au stade préliminaire, alors qu'on a redéfini sa priorité en 2011-2012 et on s'efforcera de le compléter d'ici 2012-2013.	En cours

OBJECTIF STRATÉGIQUE : SÉCURITÉ DE LA STRUCTURE DES PONTS		
2. Continuer d'assurer la sécurité de la structure des ponts pour éviter que les utilisateurs, les employés et les entrepreneurs ne subissent des effets défavorables		
OBJECTIFS DE RENDEMENT DE 2010-2011	ÉVALUATION DE L'ANNÉE À CE JOUR	RENDEMENT
Établir des mesures préventives, incluant la formation des employés, et confirmer de nouveau le protocole en faisant bien connaître les rôles et les responsabilités au sein de tous les intervenants dans le but d'identifier et de gérer rapidement les situations d'urgence.	<p>Programmes de formation continue des employés dans tous les endroits où l'on respecte le protocole lors des situations d'urgence.</p> <p>Pont des Mille-Îles – On a procédé à une inspection détaillée (cycle de 2 ans) du tronçon canadien du pont des Mille-Îles en juillet 2010. Cette inspection détaillée a permis de constater que le pont canadien est bien entretenu et que son état général est convenable grâce au programme d'entretien continu que l'exploitant du pont a mis en place.</p> <p>Sault Ste. Marie – On a procédé à l'inspection annuelle et à l'inspection des éléments critiques susceptibles de briser (cycle de 2 ans) sur les travées canadiennes du pont en août 2010. On n'a alors constaté aucun élément urgent qui demande une attention et des correctifs immédiats afin d'assurer la sécurité publique et l'intégrité de la structure.</p> <p>Cornwall – On a procédé aux inspections annuelles en septembre 2010 et réalisé des travaux de suivi en décembre 2010. Une présentation officielle sur l'état du pont sur le chenal nord a été effectuée devant le conseil de la SPFL et le conseil de la CPIVMLL. Les réparations sur le dessous du pont du chenal nord ont débuté. Les plans de réparation et d'entretien du pont du chenal nord ont été élaborés en tenant compte de la construction actuelle d'un nouveau pont.</p> <p>Montréal – On a complété les rapports d'inspection annuels, ainsi que les réparations nécessaires et élaboré un programme à plus long terme. PJCC examine présentement son programme de prévision afin de mettre en place et renforcer les mesures de prévention nécessaires pour atténuer certains risques, ainsi que pour répondre aux exigences applicables à ses entrepreneurs et aux sociétés de conseil. On a procédé à la mise à jour du profil de risques et complété l'identification et l'évaluation de chacun des éléments de la structure.</p>	Réalisé
Étendre le rôle du comité de génie de l'entreprise qu'on a récemment mis sur pied afin d'échanger des renseignements et des pratiques exemplaires dans le but de procéder aux inspections annuelles et aux opérations d'entretien cruciales.	Les ingénieurs de la SPFL se sont réunis dans le cadre de divers projets, comme la construction du nouveau pont sur le chenal nord, l'étude de préféabilité du remplacement du pont Champlain, ainsi que la restauration du pont Honoré-Mercier.	En cours

OBJECTIF STRATÉGIQUE : SÉCURITÉ DE LA STRUCTURE DES PONTS		
2. Continuer d'assurer la sécurité de la structure des ponts pour éviter que les utilisateurs, les employés et les entrepreneurs ne subissent des effets défavorables		
OBJECTIFS DE RENDEMENT DE 2010-2011	ÉVALUATION DE L'ANNÉE À CE JOUR	RENDEMENT
Augmenter le nombre d'emplois afin d'accroître la capacité au niveau du génie, de l'administration des contrats et de l'environnement pour ainsi réaliser des projets impliquant plusieurs phases qui reposent sur la consultation des intervenants, des ententes de partenariat, les études et des concepts techniques, des évaluations environnementales et des audiences auprès de la population.	Le budget 2010-2011 comportait 49 équivalents temps plein, alors qu'on a comblé six nouveaux postes au cours de ce même exercice. Le nombre souhaité des équivalents temps plein de PJCCI s'élève à 57. PJCCI se prépare en vue de réaliser un programme d'immobilisations qui est plus que deux fois plus considérable que les travaux réalisés par le passé sur des infrastructures vieillissantes. Ce plan implique plusieurs défis simultanés, dont le programme d'entretien continu de 10 ans de l'actuel pont Champlain, les études entourant l'avenir du pont Champlain et de son corridor, l'imposant programme de restauration du pont Honoré-Mercier, ainsi que les plans touchant les sites d'enfouissement contaminés. Des ressources humaines suffisantes doivent être en place afin de relever ces défis.	Réalisé
Installer un système intégré de caméras de surveillance au niveau de la plate-forme de péage à Cornwall afin de favoriser la sécurité et le respect des règlements de péage; examiner les pratiques exemplaires en matière de sécurité en ce qui concerne les « contrôles routiers » quotidiens, le contrôle d'accès et le contrôle des documents.	La CPIVMML finalise présentement l'installation de caméras de sécurité et de liaison de données afin de favoriser le fonctionnement efficace du pont. On a réalisé avec succès une campagne ayant pour but d'encourager les voyageurs à présenter une carte de passage afin de bénéficier ainsi d'un passage gratuit. Les exceptions au niveau du transport ont chuté de plus de 50 000 par mois à moins de 900.	Réalisé
Préparer les options et tenter de façon proactive d'en arriver à la prise d'une décision gouvernementale au sujet de Cornwall, soit en ce qui concerne la construction d'un nouveau pont, ainsi que l'emplacement et l'étendue des installations de l'ASF C et la plate-forme de péage de la CPIVMML.	On a obtenu les approbations du projet et du budget, alors que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a procédé à l'annonce officielle du projet le 10 août 2010. En raison de l'inflation et de l'escalade des coûts, on a réaffecté à la construction du pont en tant que tel le budget total du projet dont le montant initial de 74,8 millions de dollars était destiné au départ à un projet en trois volets. Les opérations de péage se déroulent à la base du pont du chenal nord dans la ville de Cornwall. On a modernisé les installations et les systèmes afin d'améliorer la fonctionnalité dans ce nouvel endroit. L'emplacement permanent des installations de l'ASF C et des postes de péage de la CPIVMML est excellent.	Réalisé partiellement

OBJECTIF STRATÉGIQUE : DURABILITÉ FINANCIÈRE		
3. Réaliser la durabilité financière en obtenant un financement adéquat et en examinant les possibilités de produire des recettes afin d'entretenir ainsi des infrastructures sécuritaires, efficaces et efficientes à long terme, incluant les besoins au niveau des immobilisations afin de remplacer les structures à la fin de leur cycle de vie.		
OBJECTIFS DE RENDEMENT DE 2010-2011	ÉVALUATION DE L'ANNÉE À CE JOUR	RENDEMENT
Demander l'approbation d'un nouveau financement afin de permettre à PJCCI de procéder aux travaux de restauration majeurs des infrastructures du pont et pour rétablir les niveaux de référence appropriés sur le plan opérationnel.	<p>Un nouveau financement a été approuvé dans le cadre du budget 2010, incluant une augmentation du financement des activités pour une durée de 4 ans, soit jusqu'en 2014-2015 et un fonds de stimulation pour les infrastructures d'un montant de 31,8 millions de dollars pour 2010-2011 seulement.</p> <p>On a soumis à l'examen du gouvernement un plan de financement détaillé de 10 ans qui vise principalement à obtenir des fonds dans le cadre du plan stratégique de cinq ans de PJCCI. Le 18 mars 2011, le gouvernement annonçait un budget additionnel de 227,6 millions de dollars pour une durée de trois ans. Ce financement a été approuvé après la fin d'exercice dans le cadre du budget 2011.</p>	Réalisé
En ce qui concerne les installations de Cornwall (i) obtenir du gouvernement qu'il décide de construire un nouveau pont sur le chenal nord; et (ii) entreprendre des activités de promotion dans le but d'accroître la circulation.	<p>En août 2010, le leader parlementaire du gouvernement annonçait la construction d'un nouveau pont sur le chenal nord. Maintenant qu'on a exécuté les travaux de conception, les contrats ont été accordés et les travaux de construction ont débuté en mai 2011.</p> <p>La CPIVMLL a mis sur pied un sous-comité du conseil qui est responsable de la promotion du trafic international afin de contribuer ainsi aux efforts du gouvernement visant à hausser les recettes. L'emplacement temporaire continu de l'ASFC vient cependant jeter une douche froide sur ces efforts.</p>	Réalisé
Pour tous les ponts internationaux, vérifier si les recettes de péage projetées sont raisonnables et si elles suffisent afin de compenser toute baisse dans le volume de la circulation, l'escalade des coûts, ainsi que pour financer les besoins à long terme au niveau des immobilisations.	<p>Pour gérer le pont international à Sault Ste. Marie, on a mis en place un plan d'immobilisations et d'exploitation d'une durée de 40 ans qui sert de base au programme d'augmentation des péages nécessaires pour assurer l'autonomie. La plus récente augmentation avait lieu en avril 2010.</p> <p>Au pont des Mille-Îles, on a élaboré un plan de 10 ans, alors que les péages sont soumis régulièrement à l'examen d'un conseil international.</p> <p>À Cornwall, on constate le défi continu qui consiste à amasser des recettes suffisantes, puisque plus de 60 % de la circulation provient de la communauté mohawk et bénéficie d'un passage gratuit. Les péages sont présentement les plus élevés sur la voie maritime du Saint-Laurent, alors que toute possibilité d'augmentation est limitée pour éviter qu'il n'en résulte un impact substantiel au niveau de la circulation. L'emplacement temporaire de l'ASFC au niveau de cette traversée vient compliquer davantage le flux de la circulation. La circulation payante a repris depuis la fermeture du pont en 2009, alors qu'elle se situe maintenant à près de 80 % du volume d'avant la fermeture.</p>	En cours

OBJECTIF STRATÉGIQUE : RELATIONS		
4. Améliorer les relations internes et externes avec les principaux intervenants.		
OBJECTIFS DE RENDEMENT DE 2010-2011	ÉVALUATION DE L'ANNÉE À CE JOUR	RENDEMENT
<p>Entreprendre les études sur la contribution communautaire dans le but d'identifier clairement la valeur des différents ponts pour tous les intervenants, à commencer par le pont Champlain.</p>	<p>PJCCI a complété avec le MTQ l'étude de préfaisabilité ayant pour but d'examiner le projet de remplacement du pont Champlain. De plus, on a préparé un rapport de situation sur le pont Champlain (Delcan) dans lequel on retrouve la recommandation suivante : « Les lacunes et les risques connexes sont tels qu'il faudrait remplacer le pont Champlain par un nouveau pont, sans compter qu'un processus accéléré à cet effet devrait être mis en place dès que possible. D'ici là, le programme de restauration actuel devrait se poursuivre. » On remet cette étude au gouvernement afin d'étayer davantage le processus décisionnel entourant l'avenir du pont Champlain.</p> <p>Chaque exploitant du pont participe également à des réunions continues avec les intervenants locaux (services d'urgence, police, etc.) afin d'assurer une réceptivité optimale au niveau des ponts. À Cornwall, on a déployé des efforts concrets afin d'établir un lien avec la communauté mohawk et la ville de Cornwall en ce qui concerne la construction du nouveau pont sur le chenal nord. À Montréal, cette façon de faire englobe les questions générales de la circulation et la coordination des travaux prévus avec les intervenants. PJCCI a fait preuve d'une présence d'esprit positive en communiquant avec les médias pour les informer sur la nature et la portée des travaux majeurs et des projets à venir.</p>	En cours
<p>À l'intérieur du portefeuille de la SPFL : (i) accroître la transparence, la mobilité, les ressources et les services partagés, ainsi que le nombre d'équipes interfonctionnelles; (ii) améliorer les communications internes en établissant des processus clairs, en identifiant les besoins en information et en coordonnant les messages essentiels.</p>	<p>On a examiné l'actuelle Politique sur les communications et obtenu du conseil de la SPFL l'approbation d'un plan d'action visant à consolider les liens au niveau de la communication avec les filiales tout en consolidant la centralisation des stratégies de communication grâce au leadership de la SPFL. On a créé au cours de l'année de nouvelles plates-formes médiatiques, comme des blogues et des sites sur Twitter afin de pouvoir rejoindre et informer un nombre plus élevé d'utilisateurs des ponts.</p> <p>Le service des finances de la SPFL coordonne la transition vers les normes comptables du Secteur des politiques, ainsi que les besoins en matière de rapports financiers trimestriels avec les filiales.</p> <p>On a étendu les services des ressources humaines de la SPFL à la CPIVMLL, alors qu'on coordonne les services en matière d'administration des bénéficiaires avec toutes les filiales.</p> <p>Les ingénieurs de la SPFL dirigent des projets importants, dont la restauration de la place des douanes à Sault Ste. Marie et la construction du pont sur le chenal nord à Cornwall, en plus de participer à des discussions avec l'ASFC en ce qui concerne leurs besoins en installations au niveau des ponts internationaux de Cornwall et des Mille-Îles. On a également procédé à la mise en œuvre de mécanismes d'échange d'information pour les projets de génie à Montréal.</p>	Réalisé
<p>Améliorer les relations au niveau fédéral en continuant de collaborer avec Transports Canada et en s'impliquant au sein de tous les comités interministériels touchant la sécurité des ponts, la protection et les questions particulières ayant trait au transport sur les ponts.</p>	<p>La SPFL a joué un rôle très actif au sein de la communauté fédérale en participant avec Transports Canada à une série de réunions d'échange portant sur les dossiers et les projets majeurs, ainsi qu'avec l'ASFC au niveau de la coordination des activités de chacun des ponts internationaux. La SPFL est également représentée au sein de divers comités, incluant la Communauté des organismes fédéraux, le Comité de la sécurité de Transports Canada, la Public Border Operators Association, la Can-Am Border Trade Alliance, ainsi que le groupe de travail du Secrétariat du Conseil du Trésor sur la transition vers les normes comptables du secteur public.</p> <p>Les activités de relations avec les médias et avec le public ont été intégrées à l'organisation et à la coordination d'une conférence de presse avec le groupe des communications de Transports Canada à Cornwall en vue de l'annonce, par le ministre, d'un nouveau pont sur le chenal nord. Un soutien au niveau des communications a aussi été offert en vue de l'annonce de financement prébudgétaire portant sur les ponts fédéraux intérieurs à Montréal.</p>	Réalisé

ANNEXE B – SOMMAIRES FINANCIERS DES RÉSULTATS DES FILIALES DE LA SPFL

Sommaire Financier de PJCCI

Exercice se terminant le 31 mars

(en dollars)	2011	2010
Exploitation		
Produits		
Baux et permis	799 635	786 536
Investissements	113 871	16 201
Autre	36 687	25 154
Total	950 193	827 891
Charges		
Entretien	48 787 916	27 639 283
Fonctionnement	3 884 899	3 864 383
Administration	6 036 787	5 542 452
Amortissement	5 855 582	4 891 460
Total	64 565 582	41 937 578
Perte avant le financement public	(63 614 991)	(41 109 687)
Crédi parlementaire pur les charges d'exploitation	57 635 224	36 032 932
Amortissement de l'aide en capital reportée	5 515 145	4 569 818
Perte nette	(464 622)	(506 937)
Bilan		
Actif à court terme	22 326 770	17 476 268
Passif à court terme	19 135 253	14 284 752
Immobilisations	221 589 643	199 567 514
Montant à recevoir du Canada et autres actifs	2 252 886	1 040 684
Autres passifs	4 183 840	2 971 125
Aide en capital reportée	209 740 466	189 514 227
Capitaux propres	13 109 740	11 314 362
Evolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	9 966 103	5 024 434
Activités d'investissement	(21 118 894)	(35 078 867)
Activités de financement	21 242 567	35 197 867
Augmentation des espèces et quasi-espèce	10 089 776	5 143 434

Sommaire financier CPIVM

Exercice se terminant le 31 mars

(en dollars)	2011	2010
Exploitation		
Produits		
Péages	3 372 994	2 521 265
Baux et permis	173 858	175 705
Investissements	96 131	127 220
Autre	30 723	7 800
Total	3 673 706	2 831 990
Charges		
Entretien	1 081 600	952 121
Perception des péages	1 047 393	1 378 677
Administration	905 741	887 903
Amortissement	167 254	186 756
Total	3 201 988	3 460 454
Perte de change	-	54 997
Perte nette (bénéfice) avant le financement spécial	471 718	(628 464)
Contribution de la Société des ponts fédéraux Limitée	265 536	628 464
Bénéfice net	737 254	-
Bilan		
Actif à court terme	5 354 952	5 460 952
Passif à court terme	906 424	1 642 785
Immobilisations	473 967	638 749
Améliorations aux ponts et aux infrastructures	-	24 205
Provisions pour le avantages sociaux futurs	289 242	296 318
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	4 617 253	4 168 803
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	1 499 922	(405 550)
Activités d'investissement	(110 500)	250 000
Activités de financement	(778 672)	(29 012)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	610 750	(184 562)

Sommaire Financier de la SPRSM

Exercice se terminant le 31 décembre

(en dollars)	2010	2009
Exploitation		
Produits		
Péages	3 492 760	2 899 054
Baux et permis	228 305	252 448
Investissements	22 470	54 793
Autre	159 484	106 586
Total	3 903 019	3 312 881
Charges		
Entretien	1 175 079	1 364 926
Perception des péages	819 712	884 739
Administration	939 528	780 425
Amortissement	568 519	554 489
Total	3 502 838	3 584 579
Bénéfice net	400 181	(271 698)
Bilan		
Actif à court terme	3 572 351	3 244 078
Passif à court terme	1 702 288	1 538 933
Immobilisations	9 567 474	8 222 314
Aide en capital reportée	1 422 056	312 159
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	10 013 981	9 613 800
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	833 391	161 044
Activités d'investissement	(2 077 647)	(599 936)
Activités de financement	1 168 024	-
Diminution des espèces et quasi-espèce	(76 232)	(438 892)

ANNEXE C

CONSEIL D'ADMINISTRATION, PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (AU 31 MARS 2011)

CONSEIL D'ADMINISTRATIONS

J. Keith Robson ¹
Président

Deborah Tropea ²
Vice-présidente

Claude Francoeur ³
Administrateur

Raymond Brunet ⁴
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

André Girard
Vice-président, communications

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

Natalie Kinloch
Chef des services financiers et administratifs

Gérard Lalonde
Directeur, services administratifs
et trésorier

Jacques E. Pigeon, c.r.
Vice-président, affaires juridiques et
secrétaire de la Société



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 d'office)

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (AU 31 MARS 2011)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul Kefalas
Président

Denise Hébert
Vice-présidente

Yvon Bourget
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

Vacant
Directeur principal de projet

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

Paul Kefalas
Membre

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Denise Hébert
Président

Serge Martel
Membre

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (AU 31 MARS 2011)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

James McIntyre
Président

Alexander Harry
Vice-président

Rick Talvitie
Administrateur

Mary Trbovich
Administrateur

Helen Gillespie
Administrateur

Lorie Bottos
Director and Secretary-
Trésorier

Glenn W. Hewus
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
President and CEO

Glenn W. Hewus
Vice-Président senior, ingénierie et
construction

COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPRSM

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Helen Gillespie
Membre

Glenn W. Hewus
Membre

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Micheline Dubé
Président et administratrice

Salvatore Pisani
Vice-président administrateur

Guy Berthiaume
Administrateur

Roger Forgues
Administrateur

Carrie-Mann Lavigne
Administrateur

Jacques Pigeon, c.r.
Administrateur

André Poirier
Administrateur

Marsha Sienkiewicz
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Hendrik H. Saaltink
Directeur général

Gérard Lalonde
Trésorier

Carrie Mann-Lavigne
Administratrice, avocate générale adjointe

Robert Lafontaine
Secrétaire de la Société

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE CPIVM

COMITÉ DE GESTION

Micheline Dubé
Présidente

Salvatore Pisani
Membre

Roger Forgues
Membre

Carrie Mann-Lavigne
Membre

Hendrik Saaltink
Employé

COMITÉ DE GOUVERNANCE

Jacques Pigeon, c.r.
Président

Salvatore Pisani
Membre

Roger Forgues
Membre

André Poirier
Membre

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Roger Forgues
Président

Marsha Sienkiewicz
Membre

Guy Berthiaume
Membre

Jacques Pigeon, c.r.
Membre

COMITÉ DE SÉCURITÉ

André Poirier
Président

Salvatore Pisani
Membre

Micheline Dubé
Membre

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@jcabi.ca

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

P.O. Box 83
Cornwall, Ontario K6H 5T7
Téléphone : (613) 932-5113
Télécopieur : (613) 932-9086
www.sibc.ca / hsaltink@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>
CGVMSL	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

