

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

RAPPORT ANNUEL

2013-2014



TABLE DES MATIÈRES

1.0	Message de la vice-présidente du conseil d'administration et de la présidente et première dirigeante.....	3
2.0	Qui sommes-nous	5
3.0	Gouvernance.....	8
4.0	Rendement de l'entreprise.....	11
5.0	Rapport de gestion	17
6.0	États financiers consolidés.....	26
7.0	Annexe A - Sommaires financiers des résultats des filiales de la SPFL.....	53
8.0	Annexe B - Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction	56
9.0	Annexe C – Liste des abréviations.....	59

1.0 MESSAGE DE LA VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA PRÉSIDENTE ET PREMIÈRE DIRIGEANTE

« La discipline, c'est le pont entre les buts et les réalisations. » Jim Rohn

Pendant l'exercice en cours, La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a littéralement construit son pont. Le conseil d'administration de la SPFL et ses employés d'hier et d'aujourd'hui sont fiers d'avoir énoncé la vision et reçu l'appui nécessaire pour terminer le nouveau pont à travée basse du chenal nord à Cornwall (Ontario). Ouvert à la circulation en janvier 2014, ce pont demeure une traversée internationale pour le Canada et les États-Unis et un lien fondamental pour les collectivités où il se trouve. Grâce à l'approche solide et coordonnée qu'elle suit avec ses parties prenantes, la SPFL continue de produire une valeur remarquable pour le Canada. La Société a établi avec sa filiale, soit la Corporation du Pont international de la Voie Maritime, Ltée (CPIVM), un partenariat pour construire les installations de péage. La CPIVM a en outre pris en charge les facteurs relatifs aux activités et à la circulation tout au long de la construction. Les collectivités locales mohawks ont participé à l'exécution de chaque contrat avec leurs compétences spécialisées et leur expertise et la ville de Cornwall a synchronisé ses ouvrages souterrains municipaux à chaque étape. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a aussi consulté la SPFL pour son savoir-faire de maître d'œuvre pour ses nouvelles installations au pont.

Plus loin sur la voie maritime, un gros pont international original a fêté ses 75 ans et demeure en excellent état. Cet anniversaire valait la peine d'être célébré! En 2013, la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), partenaire de la SPFL, a organisé les festivités. Le président américain Franklin D. Roosevelt et le premier ministre canadien William Lyon Mackenzie King ont inauguré le pont en 1938. De plus, TIBA a été récipiendaire d'un certificat d'excellence du site web Trip Advisor en 2014. Pour TIBA et la SPFL, ce fut une excellente occasion de réfléchir aux réalisations de ce partenariat continu et fructueux.

Même si elles sont monumentales, ces festivités et ces réalisations constituent un élément seulement des activités importantes de l'équipe SPFL. La SPFL a reçu l'autorisation d'aller de l'avant avec la réfection complète des installations de l'ASFC au pont des Mille-Îles. Ce projet de 60 M\$ est considéré comme une priorité dans le Plan d'action Canada/États-Unis pour la frontière et la phase de conception est commencée. Dans le nord de l'Ontario, la filiale de la SPFL, soit la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM), a reçu un engagement financier de 51,6 M\$ de Transports Canada (TC) pour l'installation douanière canadienne.

Comme l'acquisition des terrains résidentiels nécessaires est terminée, la préparation des terrains et la phase de construction du projet sont en cours. Dans un premier temps, les efforts portent avant tout sur l'infrastructure souterraine et la construction d'une boutique hors taxe et du garage d'entretien. Globalement, ces projets contribuent considérablement à la sécurité continue des ponts, à la protection et au renouvellement de l'infrastructure frontalière.

La SPFL veut aussi continuer d'accroître son efficacité et son efficience et elle a réalisé des progrès dans de nombreux aspects de l'exploitation des ponts, de l'administration de l'entreprise et de la gestion financière. À tous les ponts, on est en train de moderniser les systèmes de péage en procédant à une mise à niveau majeure à Cornwall en implantant des systèmes de péage électronique. Des études sont en cours à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles. Le conseil d'administration a aussi approuvé un nouveau cadre stratégique et modernisé ses politiques globales de gestion du risque d'entreprise, des finances et des ressources humaines. Pour ce qui est des recettes, on a augmenté les péages à deux endroits afin de les harmoniser avec les besoins des ponts sur les plans de l'exploitation, de l'entretien et des investissements à long terme. Nous avons rajusté les taux de change pour tenir compte de la fluctuation du dollar canadien vers la fin de l'année. La comptabilisation des fonds publics demeure à l'avant-plan pour la SPFL qui rajuste minutieusement les taux de péage à chaque endroit en établissant un équilibre entre les besoins des ponts et leur exploitation, d'une part, et ceux des usagers, de l'autre. En contrôlant ces coûts, nous respectons les budgets d'entretien et d'investissement, harmonisons les augmentations de salaire avec les mesures de restriction du gouvernement, partageons d'autres services internes, réduisons les déplacements et maintenons les restrictions générales des dépenses administratives.

À la CPIVM, le sentiment de réalisation était bien ancré. Après plus de 25 ans à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et ensuite à la CPIVM, le directeur général, Hendrik (Rik) Saaltink est parti à la retraite. Il a connu une carrière vraiment exceptionnelle et nous lui sommes reconnaissants de l'avoir partagé avec nous.




Deborah Tropea



Micheline Dubé

Sur la scène de la gouvernance de l'entreprise, le gouvernement du Canada a présenté en 2013, dans la *Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013*, son grand plan de restructuration sous la SPFL fusionner. Quatre sociétés d'État fédérales qui possèdent ou exploitent des ponts internationaux se fusionneront et il en émanera une seule société d'État distincte pour les ponts intérieurs à Montréal. Ce plan offre à la SPFL une occasion sans pareille d'aborder des enjeux de gouvernance complexes qui datent de longtemps. En février 2014, la Phase 1 de ce virage a été réalisée avec la cession au ministre des Transports des parts détenues par la SPFL dans les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI). Nous avons donc rajusté l'information financière pour qu'elle reflète les changements. Les activités à Montréal ne font plus partie du portefeuille de la SPFL. Pendant l'exercice en cours, la SPFL terminera la Phase 2 de la fusion avec la SPRSM et la CPIVM. La Phase 3, soit la fusion avec l'Administration du pont Blue Water (APBW), suivra peu après avec l'assentiment du conseil d'administration de chacune des entreprises. À l'avenir, la SPFL fusionnée aura un seul conseil d'administration de sept membres. Cette convergence unique sur les ponts internationaux permettra d'instaurer une stratégie de portefeuille intégrée pour aborder des enjeux clés et intégrer des pratiques exemplaires à tous les endroits, y compris sur les plans de la gestion du cycle de vie des biens, des activités de péage, de l'entretien et de la planification opérationnelle, ainsi que de la gestion intégrée des ressources.

Au moment où nous faisons une pause pour réfléchir à toutes les réalisations, nous jetons aussi un regard vers l'avenir. Dans un grand nombre des projets décrits ci-dessus, il reste encore beaucoup de travail à faire. Après avoir réussi à livrer les projets décrits ci-dessus avec l'équipe puissante, mais modeste de la SPFL, nous ne pouvons nous empêcher de rêver à ce qu'il est possible de faire de plus en conjuguant nos efforts avec ceux des membres du personnel actuel de trois autres sociétés d'État afin d'offrir le portefeuille de ponts internationaux le mieux géré au Canada. L'année s'annonce vraiment excitante.



Deborah Tropea

La vice-présidente du conseil d'administration de la SPFL



Micheline Dubé

La présidente et première dirigeante

Ouverture du nouveau pont du chenal nord le 24 janvier 2014

Mme Micheline Dubé, présidente et première dirigeante de la SPFL (au volant) et Mme Raymonde Champagne (qui était la première à avoir traversé le vieux pont) ont été les premières à traverser le nouveau pont du chenal nord à -36 degrés à 7 h le jour d'ouverture.



2.0 QUI SOMMES-NOUS

2.1 MANDAT

La SPFL a été créée en 1998 pour superviser et être responsable des ponts sous son contrôle, ainsi que pour fournir une orientation stratégique pour les opérateurs actifs relevant de sa juridiction. Son mandat est de fournir le plus haut niveau de service de manière à ce que ses structures de ponts soient sûres et efficaces pour les utilisateurs. La Société est également en mesure de fournir une expertise et des conseils au gouvernement fédéral en matière de conception, construction, entretien et exploitation des ponts et structures associées.

2.2 PROFIL DE L'ENTREPRISE

La SPFL est une société d'État mandataire mère qui figure dans l'annexe III-I de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) et qui a été constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA). La Société est indépendante du gouvernement fédéral dans ses activités. Comme elle est une société d'État, la SPFL est soumise au cadre de responsabilisation établi à la partie X de la LGFP. La SPFL, qui a son siège social à Ottawa, possède, gère et exploite des ponts internationaux et des structures connexes situés à trois endroits géographiques en Ontario, suivant un modèle de gouvernance qui inclut trois partenaires internationaux.

1. Cornwall : Responsable de la gestion du pont international, y compris du pont du chenal nord, d'une chaussée internationale et du pont du chenal sud. La traversée relie la ville de Cornwall en Ontario, avec Rooseveltown dans l'état de New York, en passant par le territoire mohawk d'Akwesasne. Il s'agit d'un point d'accès important au nord de l'état de New York pour les touristes et la circulation commerciale ainsi qu'un lien privilégié pour la communauté mohawk de l'Ontario et de l'état de New York. Les activités sont gérées en vertu d'un accord international comme coentreprise par la CPIVM pour le compte des propriétaires des biens, la SPFL et la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), entité fédérale des États-Unis. La SPFL se charge directement des grands projets d'immobilisations canadiens.
2. Sault Ste. Marie : Responsable de la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie qui relie les deux villes de Sault Ste. Marie situées en Ontario et au Michigan. Il s'agit d'une traversée importante pour les industries forestière et manufacturière du nord de l'Ontario. La traversée est gérée par l'International Bridge Authority (IBA), entité de l'État du Michigan, aux États-Unis, en vertu d'un accord international conclu entre les propriétaires du bien, la SPRSM, et l'IBA. L'exploitation du pont est surveillée par un conseil d'administration international conjoint, la Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA – É.U.). La SPRSM se charge directement des grands projets d'immobilisations canadiens.
3. Mille-Îles : Responsable de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles qui comprend la section canadienne située à Ivy Lea en Ontario, et la section américaine située à Collin's Landing dans l'état de New York. Il s'agit d'une traversée populaire auprès des touristes et une des plus achalandées pour le trafic commercial. La traversée est gérée par TIBA, entité de l'État de New York, aux États-Unis, conformément à un accord binational conclu entre les propriétaires des biens, soit la SPFL et TIBA. Les propriétaires se chargent directement des grands projets d'immobilisations canadiens.

Assemblée publique 2013-2014 de la SPFL

Pour la première fois de l'histoire de la Société, l'assemblée publique annuelle du conseil d'administration et de la haute gestion a eu lieu au siège social d'Ottawa, le 24 janvier dernier.



2.3 CARTE DES STRUCTURES



2.4 LÉGISLATION ET RESPONSABILITÉS

Les statuts de la SPFL prévoient que les activités de l'entreprise seront, en pratique, limitées à :

- l'acquisition des terrains pour les ponts qui raccordent le Canada aux États-Unis, la construction, l'entretien et l'exploitation et, en vertu de l'autorisation accordée par la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent* (LAVMSL), l'acquisition d'actions ou de biens d'une entreprise responsable de ponts et l'exploitation et la gestion de ponts internationaux;
- l'acquisition des terrains pour la construction ou l'acquisition, l'entretien, la gestion et l'exploitation de tels ouvrages ou d'autres biens que le gouverneur en conseil peut juger nécessaires;
- l'acquisition ou la cession de l'ensemble ou d'une partie des biens, des droits ou des entreprises appartenant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) et transférés par celle-ci;
- avec l'approbation du gouverneur en conseil, la location à toute personne de terres, de biens ou d'installations hydroélectriques détenus ou contrôlés par l'AVMSL ou détenus au nom de Sa Majesté.

2.5 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE



2.6 OBJECTIFS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

L'objectif stratégique de la SPFL de « Le transport sécuritaire et efficace sur l'infrastructure est maintenu, exploité et géré par la SPFL, concerne son mandat en plus de correspondre à un des résultats stratégiques et des priorités du gouvernement du Canada, soit une « Un réseau de transport efficace ». La SPFL contribue directement à l'économie canadienne en assurant un transport sécuritaire et efficace sur le réseau international. Au nom du gouvernement fédéral, la SPFL, en compagnie de ses filiales possède et exploite trois ponts internationaux et leurs structures connexes en Ontario. Ses ponts internationaux comptent parmi les traversées les plus importantes au Canada. La SPFL contribue à créer de l'emploi relié à l'industrie de la construction par le biais de projets d'immobilisations et d'entretien importants pour ses ponts et structures connexes.

La SPFL gère les opérations de péage, les inspections, l'entretien et les réparations cycliques, la sécurité, la promotion de la traverse ainsi que la prestation des installations douanières de l'ASFC à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles. 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.

2.7 SURVOL DE L'EXPLOITATION

NOM	Siège social de la SPFL Ottawa, Ontario ⁽¹⁾	Pont international de la voie maritime, Ontario	Pont international des mille-Îles Ivy Lea, Ontario	Pont international de Sault Ste. Marie ⁽¹⁾ Sault Ste. Marie, Ontario
CRÉATION	1998 en vertu de la LCSA.	1962 en vertu de la <i>Loi sur les corporations du Canada</i> , prorogée en 1979 en vertu de la LCSA.	Accord international initial conclu en 1976.	1955 comme organisme sans but lucratif; prorogée en 2008 en vertu de la LCSA.
STATUT AU SEIN DE LA SPFL	Société mère.	Filiale Entreprise conjointe entre la SPFL et la Société de développement de la SLSDC.	Bureau régional Agence américaine d'exploitation du pont en vertu d'un accord international.	Filiale Agence américaine d'exploitation du pont en vertu d'un accord international.
CONSEIL D'ADMINISTRATION	Quatre administrateurs nommés par le gouverneur en conseil.	Chaque entreprise propose quatre administrateurs conformément à l'accord binational. Les huit administrateurs sont nommés par la SPFL, les administrateurs des États-Unis étant nommés sur la recommandation de la SLSDC.	Dirigée par un président américain, appuyé 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) propose quatre administrateurs à la SSMBBA conformément à l'accord binational.
RESPONSABILITÉ PRINCIPALE	Propriétaire des ponts canadiens et des structures connexes aux passages internationaux à Cornwall et aux Mille-Îles.	Exploitation du passage international à Cornwall, y compris le couloir terrestre qui traverse l'île de Cornwall et les deux ponts : Le pont du chenal nord situé au Canada et appartenant entièrement à la SPFL. Le pont du chenal sud qui traverse la frontière internationale et appartient à 32 % à la SPFL (partie canadienne) et à 68 % son homologue américaine, la SLSDC.	Supervision du passage international composé de ponts distincts au Canada et aux États-Unis, ainsi que de petits ponts à propriété conjointe au milieu.	La SPRSM est propriétaire de la moitié canadienne du pont international et des structures connexes à Sault Ste. Marie.

(1) Une fusion est planifiée entre la SPFL, la SPRSM et la CPIVM dans la *Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013*, y compris l'abrogation de certaines lois constitutives.

2.8 UTILISATION DES FONDS

SPFL (siège social)	Cornwall	Sault Ste. Marie	Mille-Îles
Les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes de location (p. ex., les boutiques hors-taxe du PMI) et par arrangements de partage des coûts portant sur les ressources de divers ponts.	Les revenus des péages couvrent les coûts d'exploitation, d'entretien, ainsi que d'immobilisations mineures. Chaque propriétaire reçoit 50 % des revenus qui restent pour financer ses immobilisations.	Les recettes des péages couvrent les coûts d'exploitation, d'entretien et la plupart des immobilisations.	Les revenus des péages couvrent les coûts d'exploitation, d'entretien et de petites immobilisations.
Les dépenses 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 réalisé sur les ponts internationaux.	La part des fonds des revenus nets du Canada finance les projets d'immobilisations du pont du chenal nord et le 32 % part du Canada du pont du chenal sud. Tout montant non utilisé est retenu pour les réparations à venir.	La part de 50 % des profits que détient la SPRSM sert à financer les coûts d'exploitation et d'entretien des installations de l'ASFC. Le solde, s'il en est, est retenu pour financer des réparations éventuelles des immobilisations.	Chaque propriétaire reçoit 50 % du chiffre d'affaires restant que la SPFL dépense pour financer les coûts d'exploitation et d'entretien de l'ASFC. Le montant inutilisé, s'il y a lieu, est retenu pour les réparations éventuelles des immobilisations.
Les crédits parlementaires ou contributions sont nécessaires pour financer les grandes dépenses d'immobilisations (p. ex., la remise en état ou le remplacement des ponts) et les installations de l'ASFC.	Les grands projets d'immobilisations (p. ex., le nouveau pont du chenal nord) sont financés par des crédits parlementaires.	Les grands projets d'immobilisations (p. ex., l'Yves-Francis douanière) sont financés en partie par des contributions fédérales et un emprunt dans le secteur privé.	Les grands projets d'immobilisations (p. ex., l'Yves-Francis douanière) sont financés par des crédits parlementaires.

3.0 GOUVERNANCE

3.1 PROJET DE LOI NO 2 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2013, RÉORGANISATION DE CERTAINES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

Le 12 décembre 2013, le gouvernement du Canada a adopté un projet de loi à la Chambre des communes (*Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013*) pour réorganiser les sociétés d'État chargées de la gestion des ponts internationaux franchissant les cours d'eau entre la province d'Ontario et les États de New York et du Michigan.

La réorganisation proposée entraînera la fusion des entités suivantes :

- o la SPFL et ses deux filiales, la CPIVM à Cornwall et la SPRSM à Sault Ste. Marie;
- o la SPFL et l'APBW à Point Edward/Sarnia.

La société issue de la fusion sera prorogée sous le nom de SPFL.

Le 10 février 2014, un décret du conseil a autorisé la SPFL à céder ses actions de PJCCI au ministre des Transports. Le conseil d'administration de la SPFL a adopté une résolution et a conclu, avec le ministre des Transports, une entente de cession des actions de PJCCI. Cette transaction met fin à la relation entre la SPFL et PJCCI à compter du 12 février 2014. PJCCI poursuivra ses activités en autonomie à titre de société d'État mère.

Le processus à suivre pour réaliser les fusions oblige le gouvernement et aussi chacune des sociétés à prendre des mesures précises. Pour commencer, le décret a autorisé l'augmentation du nombre maximum de membres du conseil d'administration de la SPFL, qui passe de 4 à 7 membres. Ces changements devaient se dérouler en trois temps :

- o la phase un, soit la cession des actions de PJCCI au ministre des Transports, est maintenant terminée;
- o la phase deux prévoit la fusion de la SPFL avec la SPRSM et la CPIVM. Dans le cas de la SPRSM, il suffira d'apporter des modifications mineures à l'accord international, car le conseil d'administration international commun de la Société du pont de Sault Ste. Marie (SPSSM) poursuivra ses activités. Dans le cas de la CPIVM, la SPFL devra aussi négocier un nouvel accord avec son partenaire des États-Unis, la SLSDC. Les conseils d'administration des filiales devront aussi adopter des résolutions. La SPFL collabore présentement avec ses partenaires pour réaliser les fusions;
- o la phase trois prévoit la fusion avec l'APBW. La SPFL et son conseil d'administration continuent de collaborer avec celui de l'APBW afin de terminer les négociations et de donner suite à la directive du gouvernement de créer une SPFL fusionnée.

3.2 CONSEIL DE LA SPFL

3.2.1 Responsabilités

Conformément à la LGFP, les obligations et responsabilités du conseil de la SPFL consistent à établir les objectifs et l'orientation de l'entreprise, exercer une bonne gouvernance, suivre de près ses résultats financiers, approuver les budgets et les états financiers consolidés, approuver des politiques et des règlements, nommer les administrateurs des filiales et veiller à ce que les risques soient définis et à ce que des mesures d'atténuation soient mises en place.

3.2.2 Indépendance

Les membres du conseil de la SPFL sont tenus d'agir en toute honnêteté, diligence, prudence et bonne foi, conformément à la LGFP. Ils sont informés et travaillent selon les règles des statuts de l'entreprise qui visent à prévenir les conflits d'intérêts et ils sont tenus de se retirer de la prise de décisions relatives à des domaines pouvant les placer en conflit d'intérêts. La SPFL exige que les nouveaux administrateurs étudient les principes énoncés dans le Code sur les conflits d'intérêts à l'intention des administrateurs et reconnaissent qu'ils les comprennent.

3.2.3 Comités du conseil de la SPFL

Conformément aux pratiques de la bonne gouvernance, le comité permanent du conseil de la SPFL, soit le Comité de vérification, veille à ce que toutes les mesures et les initiatives importantes soient étudiées en détail de façon à présenter, à l'assemblée plénière du conseil de la SPFL, des recommandations sur les questions à l'ordre du jour. Le comité est composé de trois administrateurs, dont un est nommé président par le conseil de la SPFL.

Compte tenu de la taille actuelle du conseil de la SPFL (4 membres incluant un poste vacant), celui-ci prend en charge toutes les responsabilités qui ont trait aux questions de gouvernance, aux nominations au conseil et aux ressources humaines.

3.2.4 Comité de vérification

Le rôle du Comité de vérification est établi par l'article 148 de la LGFP. Le Comité de vérification est chargé de soumettre au Conseil des recommandations sur des questions touchant les règles d'intégrité et de conduite, les communications sur les vérifications internes et externes, les données financières, les pratiques de saine gestion, la gestion des risques et les besoins en assurance.

3.2.5 Rémunération des membres du conseil d'administration

Le gouverneur en conseil détermine la rémunération du président et des autres membres du Conseil, ainsi que celle 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 à l'article 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 (PPD3) est de 177 400 \$ à 208 600 \$. 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 le conseil.

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.

3.2.6 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, y compris des sociétés d'État et des 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. La loi oblige notamment à donner rapidement au public accès aux renseignements portant sur des cas fondés d'actes répréhensibles découlant d'une divulgation en vertu de la LFPDAR. La société doit plus précisément décrire l'acte répréhensible commis, les recommandations présentées au premier dirigeant, ainsi que les mesures correctives prises par ce dernier.

La SPFL adhère entièrement à l'esprit de la LFPDAR et n'a reçu aucune plainte à date.

3.3 GESTION DE PORTEFEUILLE

Chaque filiale est régie par un conseil d'administration, qui est nommé par le conseil de la SPFL conformément à l'article 106 de la LCSA. Les conseils des filiales sont aussi régis par les obligations énoncées dans la LGFP. En outre, la SPFL recommande les candidatures des administrateurs canadiens à nommer par TIBA au pont international des Mille-Îles.

La relation entre le conseil de la SPFL et ceux de ses filiales concilie la réalité juridique qui fait que la société mère et ses filiales sont des entités juridiques distinctes avec la nécessité de faire en sorte que ces entités se conforment aux objectifs de l'entreprise. La SPFL tient ses orientations stratégiques de son mandat, des politiques du gouvernement, des approbations et de la lettre d'attentes du ministre responsable. Le conseil de la SPFL envoie chaque année des lettres d'attentes aux présidents des conseils des filiales pour préciser les rôles et les responsabilités qu'il attend d'elles dans l'optique de ces orientations stratégiques. Les lettres servent d'entente entre le conseil de la SPFL et chaque organisme en ce qui concerne son mandat, y compris les attentes de rendement de haut niveau, les questions de politique publique et les priorités stratégiques. On fait le suivi des résultats par des rapports trimestriels. À titre de société mère, la SPFL soutient ses filiales en propriété exclusive en assurant la gestion de l'ensemble de la Société.

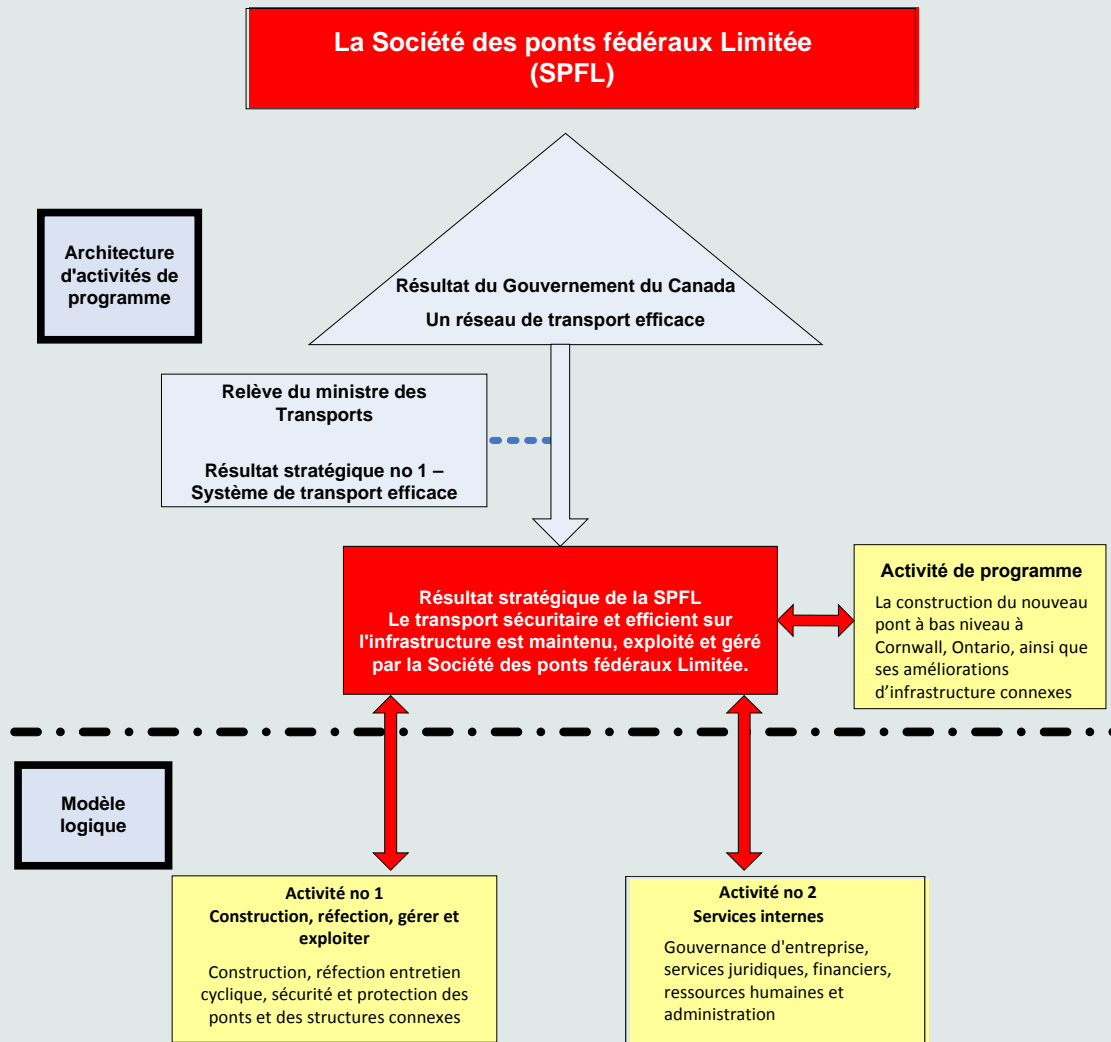
4.0 RENDEMENT DE L'ENTREPRISE

4.1 ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME (AAP)/MODÈLE LOGIQUE DE LA SPFL RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Un transport sécuritaire et efficace sur l'infrastructure entretenue, exploitée et gérée par la Société des ponts fédéraux Limitée.

Description des activités du programme : Construction d'un nouveau pont à travée basse à Cornwall (Ontario) et amélioration des infrastructures connexes.

Cette activité de programme englobe la construction d'un nouveau pont à travée basse à Cornwall pour remplacer la travée du chenal nord du pont international de la voie maritime qui est en train de se détériorer, et l'amélioration de l'infrastructure connexe sur l'île de Cornwall.



4.2 FACTEURS DE RENDEMENT 2013-2014

Voici les objectifs de l'entreprise, les stratégies et les objectifs de rendement par activité que la SPFL a livrés en 2013-2014 et continuera à s'engager à réaliser son mandat. Ce rapport annuel ne présente plus d'informations sur sa filiale PJCCI, devenue société d'État autonome.

Activité 1 – Réfection, construction, gestion et exploitation			
Cette activité comprend tous les grands projets de construction et de réfection, ainsi que les autres grandes dépenses d'immobilisations associées au maintien de la sûreté et de la sécurité des ponts internationaux et des structures connexes de la SPFL, y compris des installations de l'ASFC. Les activités sont gérées en vertu d'accords internationaux conclus avec les États-Unis et de la participation de représentants des deux pays à chacun des conseils d'administration respectifs.			
Paramètres de rendement en 2013-2014	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
1. Assurer la sécurité des ponts en poursuivant l'examen des rapports d'inspection et faisant rapport des secteurs à haut risque.	Production de rapports sur les résultats du programme d'inspection	Une fois par année	Atteint – Toutes les inspections ont été terminées et ont fait l'objet de rapports produits à temps.
	Réunions conjointes et rapports officiels sur les risques auxquels sont exposés les biens dans le contexte de la gestion des risques d'entreprise de la SPFL	Une fois par année	Atteint – Le comité de vérification de la SPFL a examiné les évaluations des risques une fois par trimestre.
2. Veiller à ce que les innovations ou les technologies nouvelles soient explorées ou utilisées.	Types de résultats de l'innovation ou des technologies utilisées	Une fois par année	Atteint – Les ingénieurs de la SPFL continuent de collaborer avec le Conseil national de recherches et d'autres associations à des innovations et des technologies nouvelles. Nouveau pont du chenal nord à Cornwall : utilisation de béton haute performance et usage de produits d'armature en fibre de verre dans la construction. La surveillance par satellite utilisée comme nouvel outil pour détecter les mouvements différentiels des assises et des surfaces du tablier est en étude par SPFL.
3. Assurer la sécurité du pont du chenal nord existant à Cornwall pendant la construction du nouveau pont.	Achèvement du plan de travail en fonction d'une inspection annuelle et d'un examen opérationnel quotidien	2013-2014	Atteint – Le pont existant a été désaffecté en janvier 2014 et la démolition est prévue en 2014-2015.
4. Réaliser les projets de ponts financés dans les délais et sans dépasser les budgets.	Pont du chenal nord (74,8 M\$)	2013-2016	Atteint – Le nouveau pont a été ouvert à la circulation en janvier 2014. L'amélioration des accès sera terminée en 2016-2017.
	Réfection de l'installation des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie – (51,6 M\$)	2012-2015	Atteint en partie – Le contrat de construction du garage et de la boutique hors-tax, et portant aussi sur l'élargissement de la rampe d'accès et d'autres ouvrages connexes de génie civil devrait être complété en 2017-2018.
5. Examiner les occasions de production de recettes pour aider à financer les besoins en investissements à long terme	Passages internationaux – revoir les revenus	Une fois par année	Atteint – Les péages ont été augmentés au Mille-Îles en 2013 et le seront pour Sault Ste. Marie en 2014 et à Cornwall en 2017-2018. Tous les tarifs des péages des ponts internationaux sont revus selon les fluctuations des devises sur une base régulière et sont ajustés en conséquence.
6. Satisfaire aux obligations que lui impose la <i>Loi sur les douanes</i> (article 6) aux passages internationaux.	Cornwall : Autorisation accordée et financement affecté au port d'entrée provisoire.	2013-2015	Atteint – À la demande de l'ASFC, la SPFL agit comme gestionnaire de projet. L'ASFC est responsable des opérations présentement.
	Sault Ste. Marie : Réfection de l'installation des douanes canadiennes (total de 51,6 M\$)	2013-2017	Atteint – Accord de contribution modifié signé par le ministre des Transports afin d'assurer le financement nécessaire pour compléter le projet.
	Mille-Îles : Approbation et financement pour le renouvellement de l'installation de l'ASFC	2013-2014	Atteint – Le projet a été annoncé et financé et doit commencer en 2014-2015.

Activité 2 – Services internes

Les Services internes à la SPFL sont des groupes d'activités liées et de ressources qui appuient les besoins des programmes et les autres obligations de la Société. Ces services comprennent la gouvernance, le soutien de la direction et les services de gestion des ressources, comme les finances, la planification stratégique et les rapports, les communications et les ressources humaines.

Paramètres de rendement en 2013-2014	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
1. Satisfaire à toutes les exigences relatives au rapport prévues dans la loi et les règlements	Nombre de rapports satisfaisant aux exigences qui sont produits à temps.	Une fois par année	Atteint – La SPFL a livré tous les rapports à temps selon les exigences légales..
	Mise à jour et production du plan pluriannuel de vérification interne à la grandeur de l'organisme.	2013-2014	Atteint – Plan pluriannuel approuvé par le Comité de vérification de la SPFL et une évaluation interne consultative des infrastructures informatiques a été complétée.
2. Continuer d'améliorer le processus de gestion du risque d'entreprise (GRE).	Cadre de GRE approuvé par le conseil d'administration de la SPFL et appliqué aux filiales.	2013 2015	Atteint en partie – Le comité de vérification de la SPFL considère la GRE comme un point permanent à l'ordre du jour de chaque réunion. La politique de la GRE a été approuvée. L'ensemble des risques des filiales a été propagé à la grandeur de la Société.
3. Continuer de fournir de l'information, y compris un argumentaire, sur la structure optimale de la SPFL	Rapport sur les difficultés que pose la structure de la Société.	2013-2014	Atteint – voir chapitre 5.3.2
4. Tenir les parties prenantes et les usagers des ponts bien au courant de la situation des travaux et des perturbations de la circulation qui en découlent en utilisant les médias sociaux et d'autres moyens.	Statistiques sur le nombre d'abonnés et de visiteurs aux sites.	Une fois par année	Atteint - En plus des modes de communications traditionnels, la SPFL a mis en ligne des blogues pour tous ses travaux importants, permettant au public d'obtenir des informations en temps réel. Ces sites permettent un échange d'information et de correspondance en direct. Visites individuelles - 353 Visites totales - 440
5. Appuyer les mesures de contraintes budgétaires.	Économies réalisées indiquées comme mise à jour portant sur des initiatives clés.	Une fois par année	Atteint – La SPFL demeure déterminée à faire preuve de vigilance dans l'utilisation des fonds publics. La SPFL a donc continué à limiter les hausses de salaire à celles du secteur public en général. Les augmentations des charges attribuables à la montée des coûts d'assurance et de ceux des salaires ont été absorbées entièrement dans les réductions des coûts de tous les autres secteurs d'activité et de l'administration, en réglementant rigoureusement des éléments comme les déplacements, les communications et le recours à des experts-conseils de l'extérieur.

4.3 GRANDS PROJETS

4.3.1 Cornwall

En vertu d'un accord international historique, ce pont international est exploité comme coentreprise avec un partenaire des États-Unis, la SLSDC. Inauguré à l'origine en 1962, le pont international de la voie maritime comporte deux ponts, le pont du chenal nord et le pont du chenal sud, reliés par une chaussée internationale. Le pont dessert à la fois des voyageurs internationaux et les collectivités locales mohawks qui veulent avoir accès à l'île de Cornwall.

État des ponts et projets envisagés – Le pont du chenal sud est jugé en bon état selon les rapports d'inspection des parties canadienne et américaine du pont. Le contrat de peinture du pont du chenal sud a été terminé en 2013. Des dispositions contractuelles ont favorisé l'embauche d'ouvriers mohawks. Le contenu en main-d'œuvre mohawk a dépassé 80 % au cours de la dernière phase du projet. Il n'y a pas d'autres grands





travaux d'entretien prévus à ce pont au cours de la période de planification.

Le nouveau pont du chenal nord – Ce projet de 74,8 M\$ est financé par voie de crédits parlementaires, comprend la construction d'un nouveau pont à travée basse à Cornwall pour remplacer la travée du chenal nord du pont international de la voie maritime, qui se détériore, ainsi que des améliorations de l'infrastructure connexe. Des postes de péage permanents ont été construits à l'extrémité nord du nouveau pont du chenal nord. On a aussi construit des installations temporaires provisoires de l'ASFC pour lesquelles la SPFL a accepté le rôle de chef de projet. Le nouveau pont a été ouvert à la circulation en janvier 2014. La démolition du vieux pont doit être initiée en 2014-2015 et les améliorations de l'avenue Brookdale et de la rue Water, qui s'imposent pour réacheminer la circulation qui entre dans les installations de l'ASFC et en sort, devraient être terminées en 2016-2017.

Installations de l'ASFC – La deuxième phase des installations temporaires de l'ASFC prévoit qu'un édifice plus permanent ouvrira ses portes au cours de l'été 2014. L'ASFC possède et finance ces installations. Aucune décision finale sur l'emplacement de l'installation permanente de l'ASFC au Canada ou aux États-Unis n'a toutefois été communiquée.

4.3.2 Mille-Îles

Le pont international des Mille-Îles a été inauguré en 1938. Ce passage est géré par TIBA, entité de l'État de New York, aux États-Unis, conformément à un accord binational conclu entre les propriétaires du bien, soit la SPFL et TIBA. La SPFL est chargée directement de la surveillance des programmes d'inspection du pont canadien et des ponts Rift, ainsi que de

la gestion des projets d'immobilisations réalisés au pont canadien, aux ponts Rift et aux installations de l'ASFC. La frontière se trouve au pont Rift international, entre l'île Wellesley et l'île Hill, et est reliée par deux travées à arc parallèles.

État des ponts et projets envisagés – L'inspection annuelle a conclu que le pont est généralement en bon état grâce à la rigueur du programme d'entretien continu. Des travaux d'entretien courant selon les recommandations du rapport d'inspection ont été effectués cette année. Une étude sur les structures porteuses réalisée au cours de la prochaine année visera à garantir que l'intégrité du pont est maintenue. Les grands projets d'entretien et d'immobilisations prévus pour les cinq prochaines années comprennent la réfection des piles en béton du pont canadien, le réasphaltage au garage d'entretien canadien et une étude de faisabilité réalisée de concert avec TIBA au sujet de l'installation d'un système de péage électronique.

Projet de réfection de l'installation douanière de Lansdowne – La SPFL gèrera le projet de réfection du port d'entrée de Lansdowne de l'ASFC qui commencera en 2014-2015. La Société estime qu'il faudra quatre ans pour le terminer à un coût de 60 M\$. Le Plan d'action Canada/États-Unis pour la frontière considère ce projet comme une priorité. On maintiendra les opérations de l'ASFC et la sécurité durant toute la construction.

4.3.3 Sault Ste. Marie

Le pont international de Sault Ste. Marie a été inauguré en 1962. Ce passage international est géré par l'IBA, entité de l'État du Michigan, conformément à un accord international conclu entre les propriétaires du bien, la SPRSM et l'IBA. Sault Ste. Marie est le plus important passage commercial international et le seul dans un rayon de 600 miles dans le nord-ouest de l'Ontario et le nord du Michigan.

État des ponts et projets envisagés – L'inspection annuelle a conclu que le pont est généralement en bon état. Il n'y a rien qui exige une attention immédiate et aucune mesure corrective ne s'impose pour assurer la sécurité du public et l'intégrité de la structure, grâce à la rigueur du programme d'entretien continu. Les ingénieurs-conseils de l'IBA effectuent des inspections annuelles afin de protéger la sécurité du pont, tandis que les inspections critiques des fractures sont effectuées aux deux ans du côté canadien.

Projet de réaménagement de l'installation des douanes canadiennes

– Le projet, annoncé par le premier ministre en septembre 2009 et financé grâce au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Le projet inclut l'agrandissement et le réaménagement de l'installation actuelle des douanes canadiennes au pont international de Sault Ste. Marie, y compris la construction d'une nouvelle boutique hors-taxe et d'un garage d'entretien. La SPRSM a conclu avec TC une entente pour réaliser le projet avec une enveloppe budgétaire de 44,1M\$, qu'il a toutefois fallu augmenter de 7,3 M\$ à cause de retards au niveau de l'acquisition des terrains, ce qui a porté le total de l'enveloppe à 51,6 M\$. Le ministre des Transports a approuvé et signé, en octobre 2013, un accord de contribution modifié portant sur le financement et prévoyant un report du calendrier original sur 2017-2018.

En novembre 2013, la SPRSM a adjugé le contrat de construction du garage d'entretien, de la boutique hors taxe, de l'élargissement de la bretelle et d'ouvrages connexes de génie civil. Ce sont des discussions et des interventions de médiation portant sur l'acquisition de toutes les propriétés résidentielles nécessaires qui ont permis de franchir cet important pas en avant dans le projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes pour aller de l'avant avec cette phase du projet. L'élargissement et le raccordement de la bretelle d'accès de l'esplanade à Carmen's Way, ce qui améliorera considérablement la circulation commerciale à l'esplanade, constitueront un point saillant clé de cette phase du projet. Comme le projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes bat maintenant son plein, la SPRSM a créé un blogue Internet réservé pour tenir la population locale au courant de tous les aspects du projet, y compris une description détaillée du projet, l'avancement ponctuel des travaux de construction et des mises à jour visuelles, des avis publics sur les détours, les fermetures de voies et des nouvelles connexes.



4.4 RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

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

'(en milliers de dollars)

	2014	2013	2012	2011	2010
Produits					
Péages	5 635	5 663	5 535	5 278	4 160
Baux et permis	4 472	4 926	4 566	4 534	4 626
Produits d'exploitation du pont des Mille-Îles	4 470	3 735	3 490	3 590	3 528
Intérêts	660	550	390	320	173
Autres	364	5	207	280	77
	15 601	14 879	14 188	14 002	12 564
Charges					
Entretien	76 008	68 324	72 059	60 589	30 096
Fonctionnement	5 732	5 583	5 739	5 567	5 511
Administration	11 594	11 720	10 570	10 238	9 438
Charges d'exploitation du pont des Mille-Îles	4 017	3 592	3 414	3 512	2 339
Provision relative aux obligations environnementales	2 710	5 402	27 100	-	-
Perte sur cession d'un placement dans une filiale	341 353	-	-	-	-
Amortissement *	-	-	-	-	6 597
	441 414	94 621	118 882	79 906	53 981
Déficit avant le financement gouvernemental	(425 813)	(79 742)	(104 694)	(65 904)	(41 417)
Financement gouvernemental	177 786	131 326	64 076	57 900	36 661
Amortissement du financement en capital reporté	-	-	7 598	5 573	4 628
Part des actionnaires sans contrôle	-	-	-	-	13
Gain extraordinaire	-	-	-	-	138
Bénéfice net (perte nette)	(248 027)	51 584	(33 020)	(2 431)	23

* Débutant en 2011 la charge d'amortissement a été allouée sur une base proportionnelle à chaque programme.

5.0 RAPPORT DE GESTION

5.1 ACTIVITÉS PRINCIPALES ET STRATÉGIE

La SPFL a deux grandes activités :

- gérer, exploiter, construire et remettre en état ses ponts internationaux et les structures connexes;
- fournir des services internes qui permettent à l'entreprise d'exercer une bonne gouvernance et d'assurer une gestion respectueuse de l'éthique et une surveillance efficiente de ses activités.

La stratégie que suit la SPFL pour concrétiser ses priorités que constituent la sécurité des ponts et la viabilité financière consiste à atténuer les risques en effectuant des inspections périodiques des ponts, déterminant les besoins en réflexion à long terme de tous ses ponts et structures associées et établissant les priorités. Avec ses filiales et ses partenaires internationaux, la SPFL continue d'assurer le passage sécuritaire à toutes les traversées internationales et de promouvoir l'efficacité des flux de circulation.

5.2 CONTEXTE D'EXPLOITATION

Dans l'exécution de son mandat, la SPFL subit les contrecoups de facteurs internes et externes qui mettent en évidence ses forces, créent des possibilités, posent des défis et ont des répercussions sur ses principaux risques. Après avoir dégagé ces facteurs, on les suit et adapte la planification de façon à pouvoir ainsi composer avec des fluctuations importantes. La fusion de la SPFL annoncée dans la *Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013* permettra d'établir une stratégie de portefeuille pour aborder des enjeux clés et intégrer des pratiques exemplaires à tous les ponts internationaux de la SPFL, y compris la planification intégrée du cycle de vie et des activités. Les facteurs suivants pourraient avoir l'effet le plus important sur les activités de la SPFL en 2013-2014.

5.2.1 Priorités du gouvernement fédéral

Budget de 2013 et mise à jour financière de 2013

Les activités de la SPFL appuient spécifiquement l'orientation établie par le gouvernement dans le Plan d'action économique de 2013, de la façon suivante :

- **Jumeler les Canadiens et les Canadiennes aux emplois disponibles** : en poursuivant les grands projets de construction de la SPFL qui fournissent à l'industrie des centaines d'emplois de grande qualité et bien rémunérés, ainsi que des occasions importantes de formation spécialisée pour les gens de métiers locaux;
- **Aider les fabricants et les entreprises canadiennes à prospérer dans l'économie mondiale** : en réduisant les temps d'attente et accroissant l'efficacité des déplacements transfrontaliers afin d'aider les fabricants à transporter leurs produits sur les marchés. L'augmentation par le gouvernement des exemptions dont bénéficient les voyageurs qui magasinent outre-frontière aidera aussi à accroître les déplacements transfrontaliers;
- **Établir un nouveau plan Chantiers Canada** : en appuyant les nombreux projets d'infrastructure de la SPFL qui prévoient des investissements dans la modernisation des installations douanières à ses ponts internationaux et le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall;
- **Respecter les fonds publics** : en restreignant les salaires et orientant la rémunération des employés, éliminant les départs volontaires, revoyant les ratios des cotisations aux régimes de retraite, partageant les services internes, réduisant les dépenses de déplacement, d'accueil et de congrès et imposant un gel général des charges d'exploitation.

5.2.2 Plan d'action par-delà la frontière

Le Plan d'action États-Unis/Canada par-delà la frontière prévoit un éventail d'initiatives visant à promouvoir la sécurité et à soutenir le commerce et la croissance économique en améliorant la frontière commune et en appuyant la prospérité par l'amélioration du commerce transfrontalier. Comme l'ASFC a des installations à chacun des ponts internationaux de la SPFL, ces initiatives ont une incidence directe sur la circulation et les besoins en installations. La SPFL continue d'échanger avec ses partenaires, l'ASFC et TC, pour atteindre les objectifs de ce plan d'action. Il convient de signaler surtout la mention directe d'améliorations importantes de la traversée de Lansdowne où se trouve le pont international des Mille-Îles.

5.2.3 Incidence sur l'économie

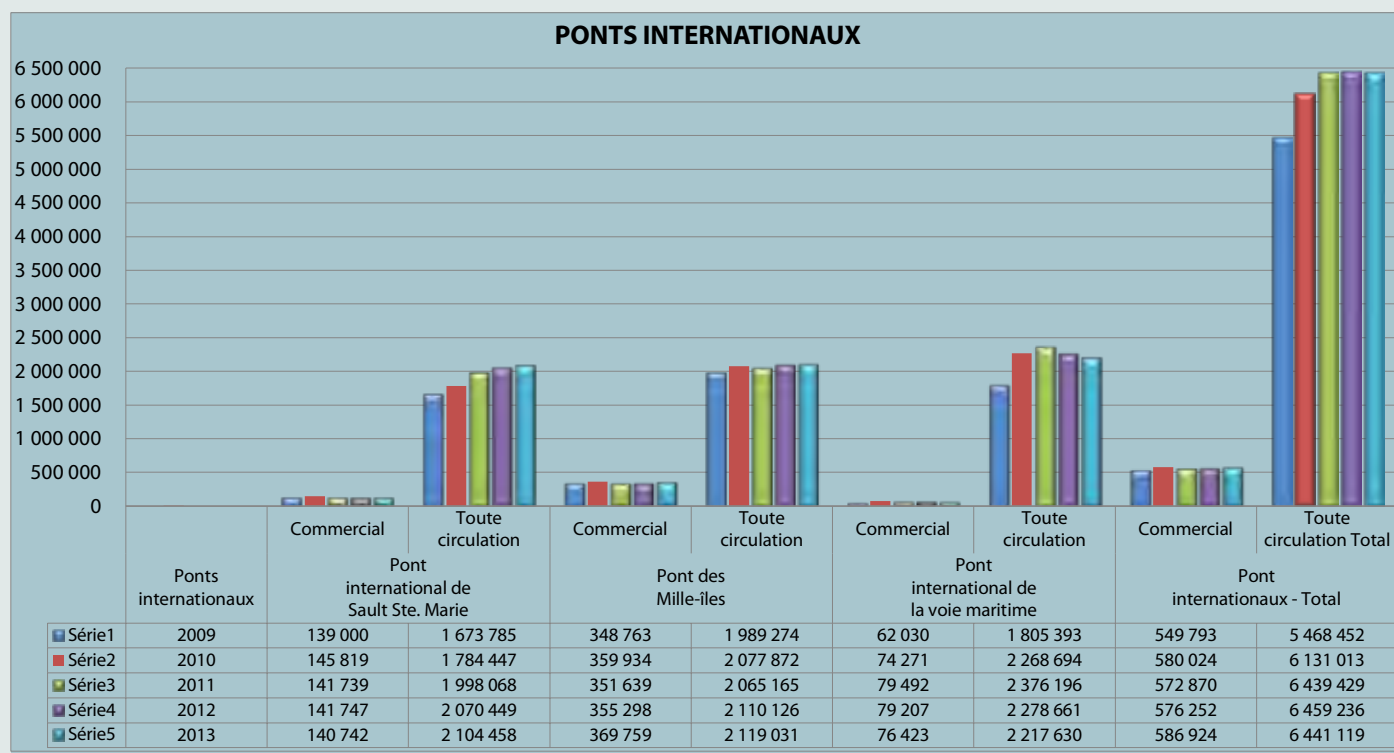
La volatilité financière mondiale a toujours un effet important sur la SPFL. L'exploitation des ponts internationaux est tributaire des revenus de péage produits par le trafic transfrontalier commercial et voyageur et, par conséquent, du transport des importations et des exportations entre le Canada et les États-Unis. Dans l'ensemble, la perspective économique du Canada demeure optimiste en 2014. Des signes positifs indiquent que l'économie américaine survivra à ses difficultés budgétaires et que la reprise se poursuivra. L'accord de libre-échange signé en octobre 2013 entre le Canada et l'Union européenne donnera au Canada un accès préférentiel aux marchés de l'Union européenne et devrait constituer une bénédiction pour les exportateurs du Canada.

5.2.4 Tendances de la circulation

Aux traversées internationales, les fluctuations de la devise canadienne ont toujours des répercussions sur les tendances de la circulation. Lorsque le dollar monte, le trafic des véhicules de tourisme augmente lui aussi et les exportations diminuent, ce qui fait baisser le volume de la circulation des camions. Une baisse du dollar produit l'effet contraire. D'autres facteurs comme la montée des prix de l'essence et la baisse des dépenses de consommation devraient avoir des répercussions sur les tendances du tourisme et de la circulation au cours de la période de planification. La circulation totale empruntant les ponts internationaux de la SPFL a diminué légèrement de 0,28 % entre 2012 et 2013 à cause de ces facteurs. Le trafic commercial, qui produit des péages plus élevés, a toutefois augmenté de 1,85 %.

COMPARAISONS CUMULATIVES		2012	2013	CHANGEMENT	POURCENTAGE
Pont international de Sault Ste. Marie	Voitures de tourisme	1 928 702	1 963 716	35 014	1,82 %
	Camions/Commercial	141 747	140 742	-1 005	-0,71 %
	TOTAL	2 070 449	2 104 458	34 009	1,64 %
Pont international de la voie maritime	Voitures de tourisme	2 199 454	2 141 207	-58 247	-2,65 %
	Camions/Commercial	79 207	76 423	-2 784	-3,51 %
	TOTAL	2 278 661	2 217 630	-61 031	-2,68 %
Pont des Mille Îles	Voitures de tourisme	1 754 828	1 749 272	-5 556	-0,32 %
	Camions/Commercial	355 298	369 759	14 461	4,07 %
	TOTAL	2 110 126	2 119 031	8 905	0,42 %
Total des ponts	Voitures de tourisme	5 882 984	5 854 195	-28 789	-0,49 %
	Camions/Commercial	576 252	586 924	10 672	1,85 %
	TOTAL	6 459 236	6 441 119	-18 117	-0,28 %

Le trafic commercial s'établissait en moyenne à 630 000 traversées par année avant 2009. Depuis, les traversées commerciales ont diminué en partie à cause des difficultés que connaît le marché d'exportation lié aux économies canadienne et américaine. La situation se rétablit lentement depuis quelques années, comme le montre le tableau cumulatif ci-dessous.



5.2.5 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Rapport sur les activités sur des terres fédérales et à l'étranger en vertu des articles 67 et 68 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, 2012.

Rapport sur les activités

La SPFL a terminé les évaluations environnementales liées à un projet au cours de l'exercice 2013-2014.

NOMBRE DE DÉCISIONS PRISES À L'ÉGARD DE PROJETS	
Projets non susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants	Projets susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs
1	0

5.2.6 Relations avec les intervenants

Les interlocuteurs de la SPFL comprennent notamment des partenaires fédéraux, des gouvernements provinciaux, des municipalités et des agences, des organismes d'application de la loi et des agences américaines. La SPFL collabore aussi avec l'ASFC, TC et les collectivités voisines pour répondre aux besoins et coordonner les activités afin d'assurer l'efficacité et l'efficacités des traversées frontalières. La SPFL collabore de près avec ses partenaires et les propriétaires de pont des États-Unis au pont international de la voie maritime et au pont international des Mille-Îles entre l'Ontario et l'État de New York et au pont international de Sault Ste. Marie entre l'Ontario et l'État du Michigan.

5.3 PRINCIPAUX FACTEURS DE RENDEMENT

5.3.1 Gestion des risques

L'examen spécial de 2008 du BVG et l'analyse stratégique en cours de la SPFL continuent de cerner trois grandes questions considérées comme enjeux ou risques stratégiques pour la SPFL : la sécurité des ponts, la viabilité financière et la structure de l'entreprise.

5.3.2 Questions stratégiques/principaux secteurs de risque

Contribution des enjeux stratégiques et des risques au résultat stratégique « Un transport sécuritaire et efficace sur l'infrastructure entretenue, exploitée et gérée par la SPFL »

La partie qui suit décrit des enjeux et des risques stratégiques critiques auxquels fait face la SPFL et qui ont eu une incidence sur l'orientation à suivre pour gérer ces risques. Tous ces secteurs de risque ou enjeux clés sont interdépendants, car pour assurer la sécurité de ses ponts internationaux, la SPFL doit disposer d'un financement durable et avoir une solide structure d'entreprise.

Sûreté des ponts – La grande priorité de la SPFL est la sûreté de ses ponts internationaux et structures connexes, sur laquelle la Société se concentre. Cette priorité consiste à s'assurer que ces ponts sont inspectés, entretenus, surveillés et réparés comme il se doit de façon à garantir la sûreté en tout temps.

La SPFL administre ses programmes relatifs aux ponts internationaux dans une optique à long terme qui vise à prolonger la durée utile de son infrastructure et à en garantir la sûreté la plus rigoureuse en entretenant et exploitant ses passages internationaux pour ses usagers et ses employés. La SPFL est également régie par les exigences et les normes énoncées dans la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI), ainsi que par les règlements et les codes connexes en vertu desquels il faut présenter des rapports précis et opportuns au ministre. Les programmes détaillés d'entretien et de réparations établis pour chaque endroit reposent sur des rapports d'inspection périodique afin de garantir la planification, l'affectation des ressources et la réalisation appropriées. Selon les rapports d'inspection établis pour les ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles et le pont du chenal sud à Cornwall, ces structures sont en bon état et elles sont couvertes par un programme d'entretien.

À Cornwall, le projet du nouveau pont du chenal nord est terminé et le pont est ouvert à la circulation depuis janvier 2014. La démolition de l'actuel pont du chenal nord pose un problème de sécurité, comme tous les travaux de démolition. La SPFL veillera à faire preuve de diligence raisonnable dans l'attribution de contrats et la gestion de ce volet important du projet en se fondant sur son expérience et son savoir-faire.

Sécurité des ponts – Il faut mettre en place avec des partenaires des programmes de surveillance des menaces éventuelles qui pourraient compromettre la sécurité des ponts internationaux et des structures connexes ou causer des dommages matériels, entraîner la fermeture d'un passage ou avoir des répercussions sur le débit de la circulation. La sécurité des ponts internationaux de la SPFL passe obligatoirement par leur sûreté.

Les risques pour la sécurité des activités de la SPFL ont trait à diverses manifestations de groupes spéciaux, comme le mouvement « Idle No More » des Premières Nations, qui ont poursuivi leurs activités, ce qui a entraîné la fermeture temporaire du pont international de Cornwall et causé des interruptions de la circulation à Sault Ste. Marie et à d'autres ponts internationaux. Les dernières manifestations ont été plus spontanées et c'est pourquoi il a fallu déclencher des mesures de gestion d'urgence. Ces manifestations ont une incidence sur les activités de la SPFL, le débit de la circulation, et en particulier du trafic commercial, et minent encore davantage la confiance du public dans certaines des traversées de la SPFL. Les multiples points d'accès à tous les ponts internationaux, que ce soit par la route ou par l'eau, soulèvent, sur le plan de la sécurité, d'autres préoccupations qui dépassent la capacité de contrôle de la SPFL. La société a mis en place des plans de gestion des situations d'urgence, ainsi que des systèmes de surveillance sur les ponts et les structures connexes.

La SPFL a conclu un protocole d'entente avec TC et prépare un plan de sécurité à chacun de ses passages internationaux, conformément aux exigences de la LPTI. Des travailleurs ont reçu la formation nécessaire pour repérer les menaces et les exploitants des ponts internationaux continuent de collaborer avec l'ASFC et les services policiers à tous les endroits pour aborder des enjeux précis. Des évaluations des risques pour la sécurité ont eu lieu récemment en 2012 à chacune des traversées internationales. La Société est en train d'intégrer les recommandations et les constatations qui en ont découlé dans des plans de sécurité individuels pour chaque traversée qui documentent le processus d'amélioration continue de la sécurité de l'infrastructure et des activités.

Financement durable – La capacité de maintenir à long terme les ponts internationaux de la SPFL et les structures connexes fait partie intégrante de tout le processus décisionnel de la Société.

Selon le principe de base du modèle de financement des ponts internationaux, le produit des péages couvrirait les charges d'exploitation et d'entretien et les immobilisations seraient financées par la part cumulée du bénéfice net. Les ponts internationaux de la SPFL subissent des pressions financières soutenues et de plus en plus lourdes pour satisfaire aux exigences du modèle. Les volumes de trafic sont très tributaires de la robustesse de l'économie au Canada et de sa volatilité, et le produit des péages demeure en difficulté.

Le gouvernement finance actuellement les coûts d'immobilisations des grands projets, car ils dépassent la capacité financière de la SPFL. Outre le projet du nouveau pont du chenal nord, la SPFL livre à l'ASFC des installations nouvelles ou rénovées à tous ses passages internationaux grâce à un financement spécial affecté aux immobilisations. L'empreinte de ces installations de l'ASFC est beaucoup plus vaste que les structures actuelles et augmentera considérablement les charges d'exploitation et d'entretien des ponts internationaux. SPFL continue d'étudier des façons possibles d'entretenir comme il se doit et à long terme les autres installations de l'ASFC.

La SPFL respecte les restrictions financières continues imposées par le gouvernement fédéral, y compris le gel des budgets d'exploitation, la limitation des salaires, l'élimination des départs volontaires, la revue des ratios de cotisations aux régimes de retraite, le partage des services internes et les limitations imposées aux frais de déplacement, d'accueil et de congrès. La SPFL collabore aussi avec ses partenaires à des initiatives visant à améliorer son bilan par des investissements dans la technologie en examinant les possibilités de péage électronique.

Structure d'entreprise – La réalisation du plan de fusion décrit dans la mesure proposée, soit la Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013 contribuera énormément à régler les problèmes historiques de gouvernance.

La SPFL a toujours une énorme responsabilité liée à la propriété et à la gestion de ses ponts et structures connexes. Ses décisions visent toujours à établir un équilibre entre le meilleur usage possible des ressources disponibles pour protéger ses biens et l'obligation primordiale globale de garantir la sécurité de ses usagers. Le conseil de la SPFL a fait savoir que la simplification de la structure organisationnelle entraînerait des retombées importantes en améliorant notamment la responsabilité et l'efficacité. Les changements découlant de la *Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013*, qui réorganise les sociétés d'État chargées de la gestion des ponts internationaux, doivent donner suite à cet enjeu stratégique. (Voir Section 3.1)

L'exploitation de chacun de ces ponts demeurera complexe et le risque qui en découle persistera, car chacun des ponts internationaux de la SPFL est géré et exploité conformément à des accords internationaux différents conclus avec des parties prenantes des États-Unis. La fusion de ces sociétés de ponts internationaux devrait resserrer les liens avec nos partenaires des États-Unis et faciliter nos communications. Le partage des ressources et du savoir-faire au sein d'une même organisation constituera un facteur important pour atteindre ce but.

5.4 RÉSULTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La SPFL a une importante responsabilité liée à la propriété et à la gestion de ses ponts et structures connexes : celle de l'intendance et de l'intérêt public. Les ponts internationaux doivent viabiliser leurs opérations par les produits générés à chaque point de passage. Du point de vue de l'exploitation, cela a été possible en grande partie à la SPFL, mais les importants travaux de réfection ou de remplacement de ponts (c.à.d. nouveau pont du chenal nord) et ceux qui découlent du remplacement des installations de l'ASFC (c.à.d. la réfection de l'installation douanière de Sault Ste. Marie) doivent maintenant être financés individuellement par des paiements de transfert fédéraux. À cause de la nature même des décisions passées du gouvernement, toutes les dépenses pour les structures intérieures sont financées par des crédits parlementaires. Vu que les considérations financières ne peuvent jamais primer sur la sécurité publique, on continue de prioriser et de gérer les risques, et les travaux importants à réaliser sont établis et réalisés en fonction des ressources disponibles.

La cession du placement de la SPFL dans sa filiale PJCCI a eu un effet important sur les états financiers consolidés. Les renseignements financiers de PJCCI pour la période du 1er avril 2013 au 12 février 2014 sont inclus, mais la cession du placement de la SPFL au ministre des Transports a entraîné pour la SPFL une perte comptabilisée aux états financiers de l'exercice en cours qui équivaut à l'actif net de PJCCI à la date de la cession. La cession a en outre eu un effet important sur l'état de la situation financière de la SPFL à cause de l'élimination de tous les postes de PJCCI.

Les acquisitions d'immobilisations ont totalisé 112,0 M\$ en 2013-2014 (77,2 M\$ en 2012-2013). La valeur comptable nette totale des immobilisations corporelles au 31 mars 2014 est de 84,3 M\$ (363,0 M\$ en 2012-2013) et une grande partie de la diminution est attribuable à l'enlèvement des immobilisations nettes de PJCCI (374,8 M\$). Les principaux investissements ont continué d'inclure le nouveau projet de construction du pont du chenal nord (PCN), le projet de réfection du pont Honoré-Mercier, le pont-jetée temporaire de l'Île des Sœurs, le programme décennal d'entretien du pont Champlain et la réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie.

Le produit total de la SPFL a dépassé de nouveau à la fois le budget courant et l'exercice précédent. Cette augmentation par rapport à l'exercice précédent a été propulsée par celle des péages perçus dans le cadre des activités de la SPFL. Les charges d'entretien comptabilisées par la SPFL ont été plus élevées que jamais à 76,0 M\$ en 2013-2014 (68,3 M\$ en 2012-2013). Ces charges ont été propulsées par les réparations nécessaires aux ponts de la région de Montréal. L'obligation environnementale comptabilisée par l'ancienne filiale, PJCCI, a ajouté 2,7 M\$ aux charges de la SPFL au cours de l'exercice (5,4 M\$ en 2012-2013), mais l'obligation financière totale de ce nettoyage a été séparée de la SPFL à la suite de la cession de PJCCI. À la suite de la perte de 341,4 M\$ associée à la cession de PJCCI, la SPFL déclare un déficit consolidé de 248,0 M\$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2014 comparativement à un excédent de 51,6 M\$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2013. De même, la dette nette consolidée de la SPFL au 31 mars 2014 était tombée à 3,7 M\$ comparativement à 35,7 M\$ au cours de l'exercice précédent, à la suite de la cession de PJCCI (33,9 M\$).

L'Annexe A présente un sommaire des résultats financiers des filiales de la SPFL.

5.5 CAPACITÉ DE PRODUIRE DES RÉSULTATS

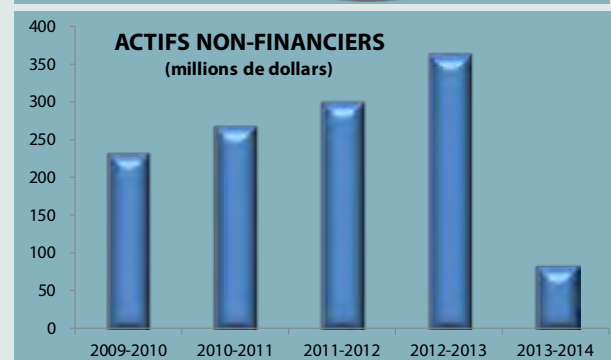
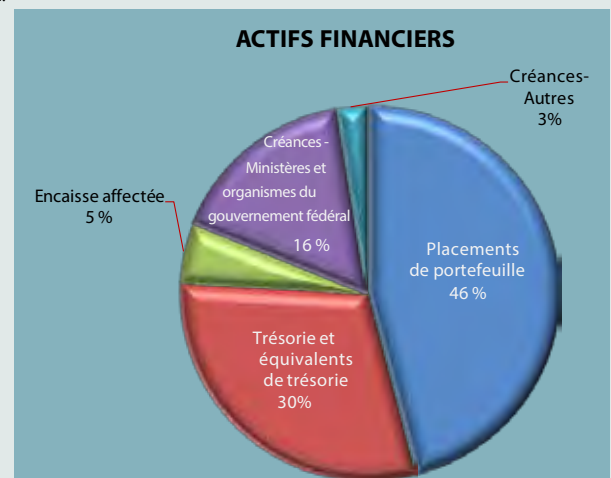
ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actifs financiers

Les actifs financiers totaux sont tombés à 30,1 M\$ au 31 mars 2014 (70,7 M\$ en 2013). L'actif financier le plus important détenu par la SPFL est constitué de placements de portefeuille de 13,8 M\$ (15,6 M\$ en 2013) en obligations et CPG détenus par toutes les entités relevant de la SPFL au 31 mars 2014. Outre des liquidités de 9,0 M\$ (30,7 M\$ en 2013), les autres actifs financiers importants sont les comptes débiteurs détenus par le gouvernement du Canada ou d'autres organismes fédéraux, qui totalisent 4,9 M\$ (19,4 M\$ en 2013). Ces montants exigibles sont liés aux rapports de TVH à produire et à des contributions du gouvernement à des projets d'immobilisations. La trésorerie affectée (1,6 M\$) représente de l'argent déjà reçu de l'ASFC (mais non encore décaissé par la SPFL) pour la construction du point d'entrée, dont la SPFL gère le projet. Il s'agit d'un projet de 12,0 M\$ au total qui sera terminé au cours de l'année civile 2014.

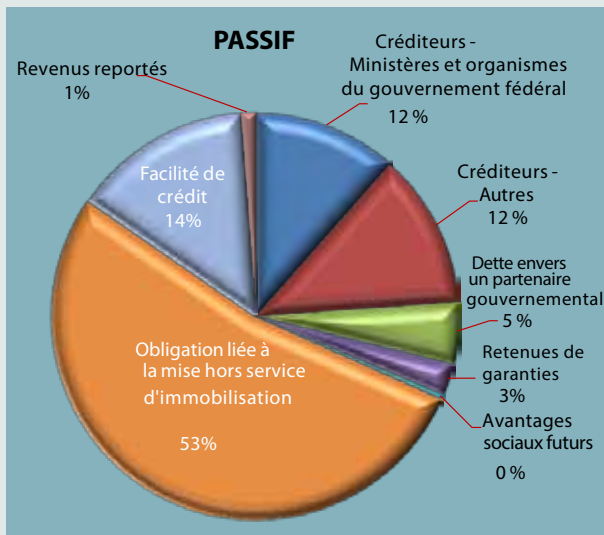
Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles ont diminué de 278,7 M\$ par rapport à l'exercice précédent (augmentation de 62,7 M\$ en 2013) pour tomber à 84,3 M\$. Après de nombreuses années consécutives de hausses de la valeur des actifs non financiers, la baisse de cette année est attribuable à la cession de PJCCI. À la date du transfert, le montant représentait une diminution de



375,3 M\$ des actifs non financiers consolidés de la SPFL. Les investissements majeurs en dehors de ceux de Montréal comprennent la construction du nouveau PCN à travée basse à Cornwall (11,3 M\$), ainsi que la réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie (2,4 M\$).

Ces immobilisations sont, pour l'essentiel, payées directement par des crédits parlementaires de 106,6 M\$ (71,5 M\$ en 2013), ou selon une entente de contribution passée avec le gouvernement du Canada, qui prévoit des paiements de 2,4 M\$ cette année (1,0 M\$ en 2013). La SPFL tient aussi aux livres un actif de 16,2 M\$ (15,2 M\$ en 2013) compensé par un passif afférent à une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation du PCN à travée haute existant, ainsi que d'édifices à démolir dans le cadre de la réfection de l'esplanade des douanes canadiennes de Sault Ste. Marie. Ces obligations font l'objet d'un amortissement linéaire sur le reste de la durée de vie estimée du pont et des édifices.



Passif

Après la cession de PJCCI, le passif de la SPFL a l'air différent au 31 mars 2014, à 33,8 M\$ (106,4 M\$ en 2013). Deux grands facteurs à l'origine de cette réduction ont trait à PJCCI. Le premier, c'est que la SPFL n'est plus responsable de l'obligation environnementale (33,2 M\$ en 2013). Le deuxième, c'est le volume des comptes créditeurs exigibles en 2014 (4,2 M\$) comparativement à 2013 (39,9 M\$, dont 35,0 M\$ étaient afférents à PJCCI).

L'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation que constitue le PCN à Cornwall était de 16,9 M\$ au 31 mars 2014 (16,4 M\$ en 2013). Une nouvelle obligation a trait à la démolition de structures requises à Sault Ste. Marie. La valeur de l'obligation à Sault Ste. Marie s'établissait à 1,0 M\$ le 31 mars 2014.

Pour mener à bien leurs grands projets, la SPFL et sa filiale SPRSM ont conclu des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie du paiement jusqu'à l'achèvement de certains travaux dans le respect des exigences d'exécution. Ces retenues sont tombées à 0,9 M\$ au 31 mars 2014 (8,2 M\$ en 2013, dont 7,1 M\$ étaient liés à PJCCI). Ces retenues deviendront exigibles lorsque les travaux seront terminés.

La SPRSM a obtenu au cours d'un exercice antérieur une facilité de crédit de 5,0 M\$ pour l'achat de terrains en vue de la réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie. Les remboursements de cette facilité de crédit ont commencé au cours de l'exercice 2014, 0,2 M\$ étant remboursés jusqu'à maintenant et des paiements d'intérêt de 0,2 M\$ ont été effectués au cours de l'exercice. La facilité sera remboursée à même les produits excédentaires des péages sur 20 ans.

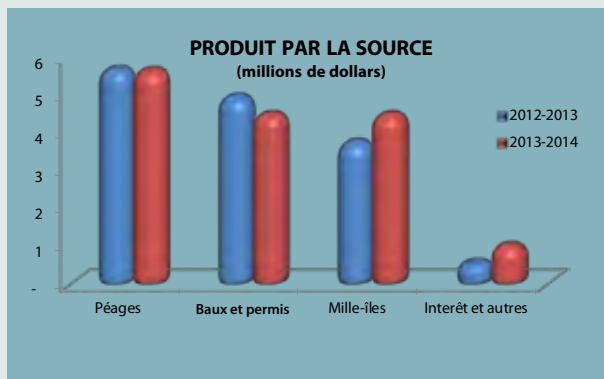
ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Produits consolidés

Les produits consolidés de la SPFL ont totalisé 15,6 M\$ en 2013-2014 (14,9 M\$ en 2013), soit 5 % de plus que l'exercice précédent (pour la deuxième année consécutive) et 3 % de plus que le total prévu au budget.

Péages et produits d'exploitation du pont des Mille-Îles

Le niveau des péages des ponts internationaux a franchi la barre des 10 M\$ pour atteindre 10,1 M\$ en 2013-2014 (9,4 M\$ en 2013). Cette montée est attribuable à une augmentation des péages au pont international des Mille-Îles imposée au cours de l'année civile 2013. En général, les niveaux totaux de l'achalandage ont diminué de 1,7 % comparativement à l'exercice précédent. Le nombre des véhicules de tourisme a diminué de 2,0 % et celui des véhicules commerciaux a augmenté de 1,7 %.



Baux et permis

Les produits des baux et permis ont diminué en 2013-2014 pour tomber à 4,5 M\$ (4,9 M\$ en 2013). Ce repli est attribuable à un important contrat de publicité à Montréal qui ne fait pas plus partie des activités de la SPFL.

Transferts gouvernementaux

Les paiements de transfert du gouvernement ont été fournis à la fois pour des projets d'immobilisations (à la SPFL (société mère), à PJCCI et à la SPRSM) et pour des charges d'exploitation (PJCCI seulement). Les transferts qui ont trait aux charges d'exploitation seulement ont augmenté pour passer de 58,7 M\$ au cours de l'exercice précédent à 68,8 M\$ (augmentation de 17,2 %), même si la période des charges d'exploitation couverte par les crédits parlementaires a pris fin le 12 février 2014. Le financement public accordé pour les projets d'immobilisations est passé de 72,6 M\$ au cours de l'exercice précédent à 109 M\$ cette année (augmentation de 50,1 %, dont 37,8 M\$ ont trait à PJCCI). Les crédits parlementaires pour ces immobilisations ont été affectés au pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs (31,5 M\$), à la réfection du pont Honoré-Mercier (14,1 M\$), à la construction du nouveau pont à travée basse du chenal nord à Cornwall (12,8 M\$), et aux ouvrages qui restent dans la région de Montréal.

Le projet de réfection de l'installation douanière de Sault Ste. Marie est financé selon une entente de contribution avec le gouvernement du Canada au montant de 2,4 M\$ pour l'année (1,0 M\$ en 2013).

Charges consolidées

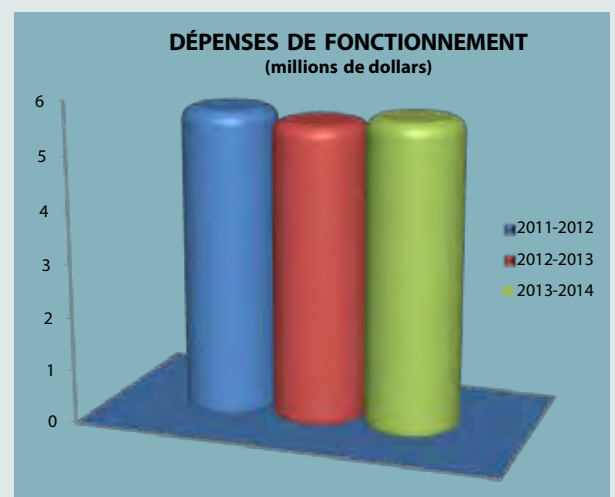
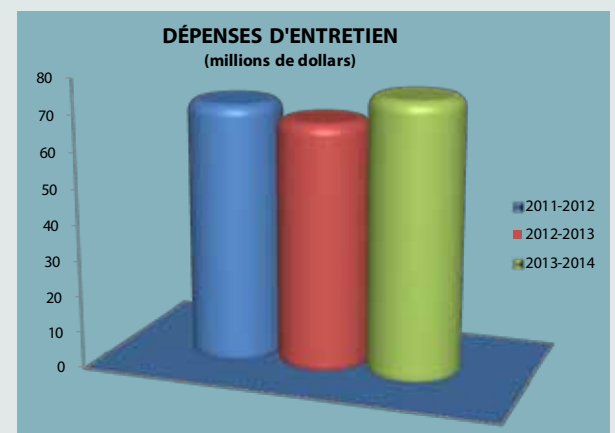
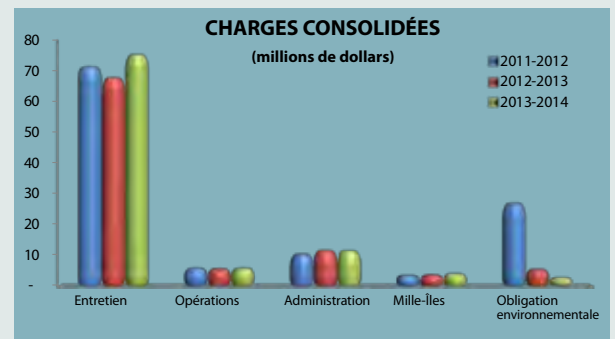
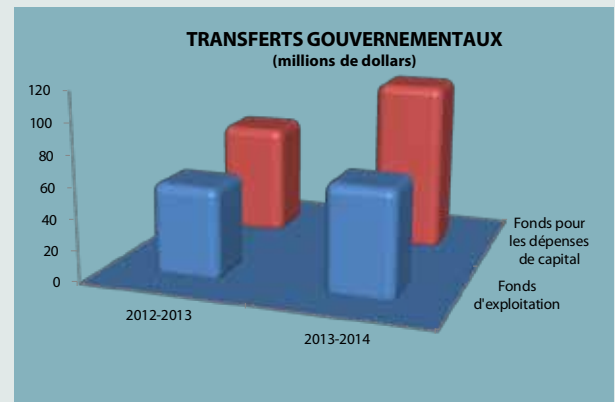
Les charges consolidées de la SPFL pour l'année ont totalisé 441,4 M\$ (94,6 M\$ en 2013). Cette augmentation de 346,8 M\$ est attribuable surtout à la perte découlant de la cession de PJCCI, qui a entraîné une charge de 341,4 M\$. Sans cette perte de placement, les charges comparables auraient été de 100,0 M\$, ce qui aurait entraîné une augmentation de 5,4 M\$ comparativement à l'exercice précédent.

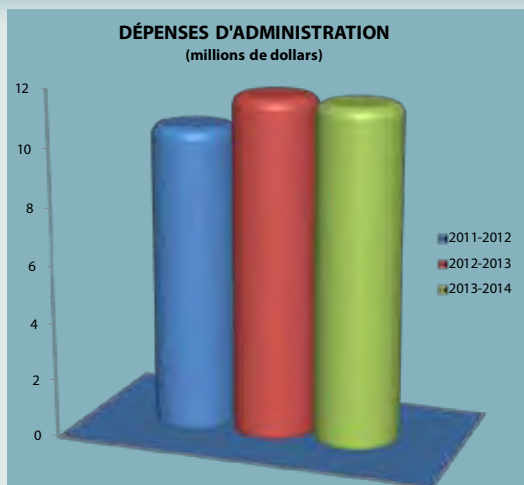
Entretien

Les charges d'entretien ont atteint 76,0 M\$ (68,3 M\$ en 2013). Les charges au cours de l'exercice ont été beaucoup moins élevées que le montant prévu au budget de 128,9 M\$ parce que les dépenses ont été moins élevées dans la région de Montréal. Les travaux effectués sur les ponts et structures à PJCCI ont continué de représenter la part la plus importante des charges d'entretien pour la SPFL, à 69,3 M\$ ou 91,2 % des charges totales d'entretien (60,8 M\$ ou 89,0 % en 2013).

Fonctionnement

Les charges d'exploitation ont atteint 5,7 M\$ pour l'exercice (5,6 M\$ en 2013). Les charges d'exploitation consolidées sont demeurées très constantes dans le cas de la SPFL pour l'exercice et présentent un écart favorable de 0,3 M\$ par rapport au budget.





Administration

Les charges d'administration ont atteint 11,6 M\$ au cours de l'exercice (11,7 M\$ en 2013). En dépit de la stabilité entre les exercices au niveau des charges d'administration totales et des mesures de contrôle des dépenses publiques mises en œuvre, d'autres dépenses ont été engagées comparativement au budget, principalement à l'égard de l'augmentation de l'effectif à PJCCI.

Charges d'exploitation du pont des Mille-Îles

Les charges d'exploitation du pont des Mille-Îles ont augmenté pour atteindre 4,0 M\$ en 2013-2014 (3,6 M\$ en 2013) et présentent un écart favorable de 0,4 M\$ par rapport au budget. L'augmentation des produits au pont des Mille-Îles (augmentation de 0,7 M\$) a compensé cette augmentation des dépenses.

Provision liée à une obligation environnementale

PJCCI a ajouté un montant de 2,4 M\$ à sa provision pour obligations environnementales en 2013-2014 et engagé d'autres charges environnementales de 0,3 M\$. L'augmentation de la provision a porté à 35,6 M\$ l'obligation environnementale pour PJCCI, mais la provision a été supprimée au complet du passif de la SPFL à la date du transfert de PJCCI.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Dans l'ensemble, la situation de trésorerie de la SPFL au cours de l'exercice est tombée de 30,7 M\$ à 10,6 M\$ au 31 mars 2014. Avant qu'il soit tenu compte de la cession de PJCCI, l'augmentation nette consolidée de la trésorerie de la SPFL s'établissait à 11,7 M\$. À la date de cession de PJCCI, celle-ci détenait 31,8 M\$ en liquidités.

MÉTHODES COMPTABLES ET ESTIMATIONS

Les principales méthodes comptables de la SPFL sont décrites à la note 3 des états financiers consolidés. La production des états financiers conformément aux normes comptables pour le secteur public (NCSP) au Canada oblige la direction à faire des estimations et à formuler des hypothèses qui ont un effet sur les montants déclarés des actifs financier et non financier, des passifs, des produits et des charges, ainsi que la divulgation sur les passifs éventuels. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations comptables décrites ci-après obligent à exercer des jugements complexes ou subjectifs sur des questions qui sont essentiellement incertaines ou lorsqu'il est probable que l'on pourrait déclarer des montants très différents dans des conditions différentes ou si l'on formulait des hypothèses différentes.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui comprennent les ponts, les routes et les structures connexes et dont la durée de vie utile est limitée, sont amorties sur leur durée de vie utile. La durée de vie utile est basée sur les estimations que la direction a établies quant à la durée de service de ces biens et fait l'objet d'un examen périodique destiné à en confirmer la validité. En raison de la longue durée de vie d'un grand nombre des biens, tout changement des estimations pourrait avoir un effet important sur les états financiers consolidés. La dégradation des actifs à long terme fait l'objet d'une vérification lorsque des événements ou des circonstances indiquent qu'il est impossible de récupérer leur valeur comptable à partir de mouvements de trésorerie futurs. Si les conditions à venir devaient se dégrader par rapport à la meilleure estimation de la direction quant aux principales hypothèses économiques et si les flux de trésorerie associés devaient diminuer considérablement, la SPFL pourrait devoir assumer d'éventuels et importants frais de moins-value de ses immobilisations corporelles.

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

L'obligation de la SPFL liée à la mise hors service d'immobilisations est constituée des coûts à long terme de mise hors service du PCN et des structures sur le lieu du projet de réfection de l'esplanade des douanes à Sault Ste. Marie, décrits à la note 9 des états financiers consolidés. Les obligations liées à la mise hors service reposent sur l'estimation des coûts de démolition du pont établie par la Société. L'estimation non actualisée de ce passif, qui s'établit à 17,1 M\$, reflète des paiements qui seront probablement effectués en 2014 et 2015. Cette estimation a été actualisée aux taux de 2,92 % et de 3,04 %. L'estimation non actualisée du passif lié au projet à Sault Ste. Marie s'établit à 1,1 M\$ et des paiements seront probablement effectués en 2014, 2016 et 2017. Cette estimation a été actualisée aux taux de 2,68 % et de 2,86 %. L'augmentation de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations a obligé la direction à établir des estimations et à formuler des hypothèses importantes. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Obligations liées aux avantages sociaux futurs

La SPFL et ses filiales offrent des prestations de pension à leurs employés dans le cadre d'un régime de retraite à cotisations déterminées ou du Régime de pension de retraite de la fonction publique, comme l'indiquent les notes 3 et 8 des états financiers consolidés. Les cotisations patronales au régime de retraite représentent les obligations totales de l'employeur à cet égard et sont comptabilisées au montant réel comme charges d'exploitation. Les entités de la SPFL ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les déficits actuariels du Régime de retraite de la fonction publique. Des changements du Régime de pension de retraite de la fonction publique et de ses hypothèses peuvent avoir un effet important sur les états financiers consolidés des exercices à venir.

Éventualités

Les éventualités sont comptabilisées comme passif lorsqu'il est probable qu'un passif a été engagé et qu'il est possible d'en établir une estimation raisonnable. Il faut divulguer ce passif lorsqu'il est probable que l'événement qui le confirmera se produira, mais qu'il est impossible d'estimer le montant de la perte ou qu'il est raisonnablement possible que la perte finale dépassera la provision comptabilisée. Dans le cours normal des affaires, la SPFL et ses filiales constituent le demandeur ou le défendeur ou sont partie à certaines demandes ou poursuites en instance. Ce passif éventuel se règle souvent sur de longues périodes. La note 16 des états financiers consolidés présente d'autres renseignements sur les éventualités de la SPFL. Tout changement du niveau de la probabilité d'un règlement et du montant estimé des paiements peut avoir un effet important sur les états financiers consolidés des exercices à venir.

5.6 PERSPECTIVES

Comme il en a été question à la section 3.1, la cession du placement dans PJCCI a permis à la SPFL de se concentrer sur les ponts internationaux. Comme les travaux en cours portent sur les deuxième et troisième phases de la *Loi no 2 sur le Plan d'action économique* de 2013, la SPFL fusionner s'attend à ce que l'organisation en sorte plus forte et capable d'agir rapidement et de façon plus pertinente pour répondre de toutes ses parties prenantes. L'entité issue de la fusion ne fera pas que prendre de l'expansion : la SPFL sera responsable de l'exploitation des ponts directement plutôt que par l'intermédiaire d'avoirs en actions.

La durabilité globale de tous nos ponts internationaux demeure le point de convergence des activités de la Société. Au passage international de Cornwall, la SPFL a terminé récemment la construction du nouveau PCN, préparant le terrain pour le reste du projet, y compris la démolition de la structure à travée haute et le réaligement des approches qui seront terminés au cours des prochaines années. La travée beaucoup plus courte du pont combinée à l'emplacement provisoire des installations de l'ASFC au pied de celui-ci ont accru l'efficacité du passage. Au passage international de Sault Ste. Marie, la réfection de l'installation douanière de l'ASFC a commencé au début de l'année civile 2014 et le projet améliorera le débit de la circulation de concert avec d'autres améliorations apportées à l'esplanade du pont afin d'attirer du trafic commercial. En outre, le Plan d'action pour la frontière Canada-États-Unis considère les installations frontalières des Mille-Îles comme un investissement prioritaire, et un investissement de 60 M\$ a été annoncé pour le projet qui commencera en 2014 et sera terminé en 2018.

Les conditions du trafic aux ponts internationaux de la SPFL devraient demeurer assez stables à toutes les traversées et c'est pourquoi on s'attend à ce que les niveaux des produits se maintiennent. Les avantages découlant de la combinaison de l'exploitation de multiples passages proviendront du partage des pratiques exemplaires et du savoir-faire.

6.0 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited

Table des matières

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	Pages 27 à 28
Rapport de l'auditeur	Pages 29 à 30
États financiers consolidés	Pages 31 à 35
Notes afférentes aux états financiers consolidés	Pages 36 à 52

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

Les états financiers consolidés contenus dans le présent Rapport annuel ont été produits par la direction de la SPFL (société mère) conformément aux Normes comptables pour le secteur public canadien. L'intégrité et l'objectivité des données contenues dans ces états financiers consolidés incombent à la direction de la SPFL (société mère) et à celle de chacune de ses filiales en propriété exclusive, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) et la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM), qui rendent compte directement à un conseil d'administration indépendant. Les états financiers consolidés incluent aussi les résultats de Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) pour la période se terminant le 12 février 2014 inclusivement, date à laquelle la SPFL a cédé sa propriété de PJCCI au ministre des Transports. Pour établir les états financiers consolidés, la direction de la SPFL (société mère) se base sur les états financiers vérifiés de chacune de ses filiales en propriété exclusive et sur les affirmations de la direction de chacune des filiales.

La direction doit poser des hypothèses et établir des estimations basées sur l'information disponible à la date des états financiers. La direction de la SPFL (société mère) et celle de chacune de ses filiales en propriété exclusive ont établi des estimations et posé des hypothèses importantes notamment au sujet de la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles, des charges à payer et des estimations qui ont trait aux demandes de paiement reçues de fournisseurs, ainsi qu'aux obligations liées aux avantages sociaux futurs, à l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations et aux éventualités. La direction de la SPFL (société mère) est aussi responsable de tous les autres renseignements contenus dans le Rapport annuel et doit s'assurer qu'ils concordent, le cas échéant, avec l'information et les données contenues dans les états financiers consolidés.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la direction de la SPFL (société mère) a terminé la consolidation des états financiers. La direction de la SPFL (société mère), celle de chacune de ses filiales en propriété exclusive et celle de PJCCI ont créé et tiennent des livres de comptes, des dossiers, des contrôles financiers et administratifs, des systèmes d'information et des pratiques de gestion portant sur leurs états financiers respectifs. Ces mesures doivent garantir raisonnablement que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés, et que les activités sont conformes à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à ses règlements, 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 à ses règlements, ainsi qu'aux statuts et aux règlements de la SPFL (société mère) et de ses filiales en propriété exclusive.

Le conseil d'administration de la SPFL (société mère) est constitué d'administrateurs qui ne sont pas des employés de la Société. Le conseil d'administration de la SPFL (société mère), celui de chacune de ses filiales en propriété exclusive, de même que celui de PJCCI, doivent veiller à ce que la direction de chaque société s'acquitter de ses responsabilités liées à la production de rapports financiers et au contrôle interne. Les conseils d'administration des filiales en propriété exclusive rendent compte directement à celui de la SPFL (société mère). Depuis le 13 février 2014, le conseil d'administration de PJCCI doit rendre compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le conseil d'administration de la SPFL (société mère), celui de chacune de ses filiales en propriété exclusive et celui de PJCCI s'acquittent de leurs responsabilités par l'intermédiaire de leur comité de vérification respectif constitué de membres du conseil d'administration. Chaque comité de vérification rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant de l'entreprise pour examiner comment chacun de ces groupes s'acquitter de ses responsabilités et pour discuter de vérification, de contrôles internes et d'autres questions financières pertinentes. Le Comité de vérification des filiales en propriété exclusive de la SPFL

et celui de PJCCI ont examiné les états financiers de leur société respective avec leur vérificateur externe. Le conseil d'administration des filiales en propriété exclusive et celui de PJCCI ont approuvé et soumis leurs états financiers, ainsi que le rapport du vérificateur externe, au conseil d'administration de la SPFL (société mère). Le Comité de vérification de la SPFL (société mère) a revu les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et soumis son rapport au conseil d'administration de la SPFL (société mère). Le conseil d'administration de la SPFL (société mère), a examiné et approuvé les états financiers consolidés.



La présidente et première dirigeante,

Micheline Dubé

Le 26 juin 2014



La chef des opérations,

Natalie Kinloch



Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers consolidés

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de La Société des ponts fédéraux Limitée, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2014, et l'état consolidé des résultats, l'état consolidé des gains et pertes de réévaluation, l'état consolidé de la variation de la dette nette 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 Normes comptables canadiennes pour le secteur public, 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 au 31 mars 2014, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

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 des Normes comptables canadiennes pour le secteur public 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* et ses règlements, 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,

A handwritten signature in blue ink that reads "Maurice Laplante". The signature is fluid and cursive, with a large, sweeping flourish at the end.

Maurice Laplante, CPA, CA
vérificateur général adjoint

Le 26 juin 2014
Ottawa, Canada

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE**État consolidé de la situation financière**

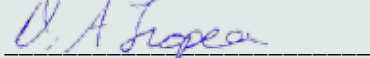
au 31 mars

(en milliers de dollars)

	2014	2013
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 035	30 722
Encaisse affectée (Note 4)	1 565	-
Créances		
Ministères et organismes du gouvernement fédéral	4 900	19 410
Autres	781	5 044
Placements de portefeuille (Note 5)	13 813	15 522
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	30 094	70 698
PASSIFS		
Créditeurs et frais à payer		
Ministères et organismes du gouvernement fédéral	3 872	357
Autres	4 188	39 901
Dette envers un partenaire gouvernemental (Note 6)	1 644	1 427
Retenues de garanties (Note 7)	852	8 203
Avantages sociaux futurs (Note 8)	133	1 346
Obligation environnementale	-	33 200
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisation (Note 9)	17 869	16 365
Facilité de crédit (Note 10)	4 820	5 000
Revenus reportés	374	602
TOTAL DES PASSIFS	33 752	106 401
DETTE NETTE	(3 658)	(35 703)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (Note 11)	84 292	363 025
Charges payées d'avance	173	817
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS	84 465	363 842
EXCÉDENT CUMULÉ	80 807	328 139
L'excédent cumulé est constitué des éléments suivants:		
Excédent cumulé lié aux activités	80 204	328 231
Gains et pertes de réévaluation cumulés	603	(92)
	80 807	328 139

Obligations contractuelles (Note 15) et éventualités (Notes 16)

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



Administrateur



Administrateur

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE**État consolidé des résultats**

Pour l'exercice se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)

	Budget 2014	Réel 2014	Réel 2013
PRODUITS			
Péages	5 552	5 635	5 663
Baux et permis	5 003	4 472	4 926
Produits d'exploitation du pont international des Mille-îles (Note 13)	4 047	4 470	3 735
Intérêts	563	660	550
Autres	27	364	5
TOTAL DES PRODUITS	15 192	15 601	14 879
CHARGES (Note 17)			
Entretien	128 932	76 008	68 324
Fonctionnement	5 982	5 732	5 583
Administration	10 049	11 594	11 720
Charges d'exploitation du pont international des Mille-îles (Note 13)	4 432	4 017	3 592
Provision relative aux obligations environnementales	-	2 710	5 402
Perte sur cession d'un placement dans une filiale (Note 2)	-	341 353	-
TOTAL DES CHARGES	149 395	441 414	94 621
DÉFICIT AVANT LE FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL	(134 203)	(425 813)	(79 742)
Transferts gouvernementaux (Note 14)	282 047	177 786	131 326
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL LIÉ AUX ACTIVITÉS	147 844	(248 027)	51 584
EXCÉDENT CUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, DÉBUT DE L'EXERCICE	352 118	328 231	276 647
EXCÉDENT CUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, FIN DE L'EXERCICE	499 962	80 204	328 231

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
État consolidé des gains et pertes de réévaluation
pour l'exercice se terminant le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2014	2013
	Réel	Réel
GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION CUMULÉS, DÉBUT DE L'EXERCICE	(92)	-
Gains (pertes) non réalisés attribuables aux:		
Taux de change des devises étrangères	1 066	(240)
Investissements de portefeuille	81	206
Montants reclassés dans l'État des résultats:		
Taux de change des devises étrangères	(347)	90
Investissements de portefeuille	(105)	(148)
GAINS (PERTES) DE RÉÉVALUATION NET DE L'EXERCICE	695	(92)
GAINS (PERTES) DE RÉÉVALUATION CUMULÉS, FIN DE L'EXERCICE	603	(92)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE**État consolidé de la variation de la dette nette**

pour l'exercice se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)

	Budget 2014	Réel 2014	Réel 2013
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL LIÉ AUX ACTIVITÉS	147 844	(248 027)	51 584
Acquisition d'immobilisations corporelles	(161 577)	(112 049)	(77 198)
Amortissement d'immobilisations corporelles	15 609	15 600	14 520
Cession d'immobilisations	-	423	-
Cession d'immobilisations dans une filiale	-	374 760	-
	1 876	30 707	(11 094)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(847)	(1 824)
Utilisation de charges payées d'avance	600	947	1 539
Cession de charges payées d'avance dans une filiale	-	543	-
	600	643	(285)
Gains (pertes) de réévaluation nette pour l'exercice	-	695	(92)
(AUGMENTATION) DIMINUTION DE LA DETTE NETTE	2 476	32 045	(11 471)
DETTE NETTE, DÉBUT DE L'EXERCICE	(28 773)	(35 703)	(24 232)
DETTE NETTE, FIN DE L'EXERCICE	(26 297)	(3 958)	(35 703)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE**État consolidé des flux de trésorerie**

pour l'exercice se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2014	2013
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Surplus (déficit) annuel lié aux activités	(248 027)	51 584
Ajustement des éléments hors trésorerie:		
Amortissement d'immobilisations corporelles	15 600	14 520
Obligation environnementale	(33 200)	5 100
Gains (pertes) de réévaluation	695	(92)
Gains sur ventes d'immobilisations corporelles	(5)	-
Perte sur cession d'immobilisation corporelles sur le transfert de l'investissement d'une filiale	374 760	-
Variations des éléments hors trésorerie:		
Créances	18 773	(7 805)
Obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation	1 504	480
Retenue de garantie	(7 351)	2 894
Créditeurs et frais à payer	(32 198)	15 505
Revenus reportés	(228)	(8)
Avantages sociaux futurs	(1 213)	75
Charges payées d'avance	644	(285)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT	89 754	81 968
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(112 049)	(77 199)
Produits de disposition d'immobilisations corporelles	427	-
FLUX DE TRÉSORERIE AFFECTÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	(111 622)	(77 199)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions de placements de portefeuille	(11 294)	(15 295)
Cession de placements de portefeuille	13 003	3 116
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	1 709	(12 179)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation (diminution) de la dette envers un partenaire gouvernemental	217	(648)
Diminution de la facilité de crédit	(180)	-
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	37	(648)
AUGMENTATION (DIMINUTION) NETTE DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	(20 122)	(8 058)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, DÉBUT DE L'EXERCICE	30 722	38 780
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, FIN DE L'EXERCICE	10 600	30 722
Trésorerie et équivalents de trésorerie est constitué des éléments suivants :		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 035	30 722
Encaisse affectée	1 565	-
	10 600	30 722

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

1. AUTORISATION ET ACTIVITÉS

Constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, la Société des ponts fédéraux Limitée (la Société) est une société d'État inscrite à l'annexe III de la partie 1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le 1^{er} octobre 1998, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a cédé à la Société, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, ses actifs dans Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), La Corporation du Pont international de la voie maritime Ltée (CPIVM), et le pont international des Mille-Îles. La responsabilité du tunnel de Melocheville et du pont Honoré-Mercier a aussi été cédée à PJCCI au même moment.

Le 17 octobre 2000, la Société a acquis de la province de l'Ontario 90,67 % des actions participantes avec droit de vote en circulation de la Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM). Le 1^{er} septembre 2009, la Société a acquis les 9,33 % restants des actions avec droit de vote et participantes en circulation.

Le 13 février 2014, la Société a cédé au ministre des Transports, tel que l'y autorisait un décret du conseil, 100 % de ses actions dans Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), qui représentaient aussi 100 % du total des actions en circulation de PJCCI.

Les principales activités de la Société consistent à gérer et exploiter des ponts internationaux, des installations et d'autres biens immobilisations. La Société peut de plus acquérir des terrains et construire des structures ou d'autres éléments d'actif et acquérir des actions de toute autre société de gestion de ponts, ou une participation dans celle-ci.

PJCCI dépend du financement du gouvernement fédéral pour ses activités. La SPFL (société mère), la SPRSM et la CPIVM sont financées à même leurs propres produits d'exploitation. La SPFL (société mère), PJCCI et la SPRSM reçoivent du gouvernement fédéral du financement pour l'acquisition d'actifs immobilisés importants.

2. RÉORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ

En décembre 2013, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013* autorisant la réorganisation de certaines sociétés d'État chargées de la gestion des ponts internationaux franchissant des cours d'eau entre la province d'Ontario et les États de New York et du Michigan. La réorganisation inclut les mesures suivantes :

Phase I – PJCCI devient une société d'État mère autonome;

Phase II – Fusion de la Société et de ses deux filiales, la CPIVM et la SPRSM;

Phase III – Fusion de la Société et de l'Administration du pont Blue Water (APBW).

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. RÉORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ (SUITE)

La société issue de la fusion garderait la dénomination SPFL.

La Société a cédé ses actions de PJCCI pour une valeur nominale. Au moment de la cession, PJCCI comptait des actifs nets de 341,4 M\$:

Total des actifs financiers :	60,1 M\$
Total des actifs non financiers :	375,3 M\$
Total des passifs :	94,0 M\$
Perte sur transfert du placement :	341,4 M\$

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

a) Méthode de comptabilité

Ces états financiers consolidés ont été produits conformément aux normes comptables pour le secteur public (NCSP) canadien.

b) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la SPFL (société mère), de sa filiale en propriété exclusive, soit la SPRSM, ainsi que sa part proportionnelle (50 %) de la participation qu'elle détient dans son partenariat avec le gouvernement, soit la CPIVM. Les états financiers de PJCCI sont consolidés entièrement jusqu'au 12 février 2014 inclusivement. Les opérations et les soldes entre sociétés ont tous été supprimés des états financiers consolidés.

c) Transferts gouvernementaux

Les transferts gouvernementaux sont comptabilisés comme produits lorsque le transfert est autorisé et qu'il a satisfait à tous les critères d'admissibilité, sauf dans la mesure où les conditions du transfert entraînent une obligation qui satisfait à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés comme produit reporté lorsque les conditions du transfert entraînent la création d'un passif. Les produits sont alors comptabilisés à l'État consolidé des résultats à mesure que le transfert satisfait aux conditions. Toute portion des transferts gouvernementaux à laquelle la Société a droit mais qu'elle n'a pas reçue est comptabilisée aux créances de ministères et organismes du gouvernement fédéral.

d) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les placements très liquides. Les placements achetés à trois mois ou moins de l'échéance sont comptabilisés au coût.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

e) Créances

Les créances sont consignés et comptabilisés au coût. On ne considère pas que les sommes à recevoir des ministères et organismes du gouvernement fédéral présentent un risque de non-perception. La Société examine périodiquement les autres créances pour en déterminer la moins-value.

f) Placements de portefeuille

Les placements de portefeuille sont constitués de fonds communs de placement à produit fixe à faible risque et d'obligations du gouvernement du Canada, des gouvernements provinciaux et des grandes institutions bancaires du Canada.

Les placements de portefeuille sont comptabilisés à la juste valeur marchande. Jusqu'à ce qu'un instrument financier soit décomptabilisé, les gains et les pertes découlant de la réévaluation de la juste valeur sont comptabilisés à l'État consolidé des gains et pertes de réévaluation.

g) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements, les améliorations majeures et les coûts qui prolongent la durée économique d'éléments d'actif existants, en accroissent la capacité, la sécurité ou l'efficacité, ou qui visent à réduire ou prévenir la contamination de l'environnement, sont capitalisés. Les réparations et l'entretien sont portés en charge à l'État consolidé des résultats à mesure que les charges sont engagées.

Les montants inclus dans les projets en cours sont transférés dans la catégorie appropriée des immobilisations corporelles lorsque les travaux sont terminés. Les immobilisations cédées à des parties liées sont comptabilisées à la valeur comptable.

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

Ponts et routes	2 % - 10 %
Véhicules et matériel	3 % - 33 %
Édifices	2 % - 10 %
Amélioration de ponts et d'infrastructures	5 % - 10 %

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

h) Avantages sociaux futurs

Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Les employés de la SPFL (société mère) et de la CPIVM ont le droit d'accumuler, mais sans droit acquis, les congés de maladie prévus dans leurs conditions d'emploi. La Société comptabilise le coût des avantages futurs au titre des congés de maladie pendant la période au cours de laquelle les employés rendent des services et le passif est basé sur la probabilité de paiement calculée en fonction des données historiques.

Régime de retraite

Les employés de la CPIVM sont couverts par le Régime de pension de retraite de la fonction publique (Régime), régime à prestations déterminées établi par la loi et parrainé par le gouvernement du Canada. Les employés et la Société doivent y cotiser pour couvrir le coût des services rendus au cours de la période. Conformément à la législation en vigueur, la Société n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services passés ou de toute sous-capitalisation du Régime. Les cotisations sont donc comptabilisées comme charge de l'exercice au cours duquel les employés ont rendu leurs services et représentent l'obligation totale de la Société au titre des prestations définies.

Les employés de la SPFL (société mère) cotisent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont les employés et la SPFL (société mère) partagent le coût. Les cotisations sont portées en charge lorsque les employés ont rendu des services et elles représentent l'obligation totale de la SPFL (société mère) au titre des prestations définies. 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.

i) Obligation liée 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 de longue durée comme des structures de pont et des immobilisations connexes. Le passif afférent à une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé au cours de la période pendant laquelle il est engagé s'il est possible d'en estimer raisonnablement 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 connexes de mise hors service sont capitalisés en tant que partie du coût de l'immobilisation à long terme et amortis ensuite selon la méthode de l'amortissement linéaire réparti sur sa durée de vie utile. Après l'évaluation initiale de l'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation, l'obligation peut être rajustée à la fin de chaque période de manière à refléter le temps écoulé et les changements des flux de trésorerie futurs estimatifs sous-jacents à l'obligation. Les coûts réels engagés pour l'aliénation de l'immobilisation réduiront les obligations liées à sa mise hors service. Le règlement du passif pourra produire un gain ou une perte.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

j) Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont des passifs possibles qui peuvent se concrétiser lorsqu'un ou des événements futurs se produisent ou ne se produisent pas. Si l'événement à venir est susceptible de se produire ou de ne pas se produire, et s'il est possible d'estimer raisonnablement la perte, un passif estimatif est comptabilisé et porté en charge. S'il est impossible de déterminer la probabilité ou d'estimer raisonnablement un montant, l'éventualité est divulguée dans les notes afférentes aux états financiers consolidés.

k) Comptabilisation des produits

Les produits de péage sont comptabilisés lorsque les péages sont perçus au moment où les véhicules franchissent les postes de péage. Les produits provenant des baux et permis sont comptabilisés au moment où les services sont rendus. Le produit d'intérêt est comptabilisé lorsqu'il est gagné.

Les produits provenant des péages, des baux et des permis portant sur des services qui n'ont pas été rendus sont reportés et comptabilisés au fur et à mesure que les services sont rendus. Les produits tirés de billets de péage qui ne sont pas encore rachetés à la fin de l'exercice sont comptabilisés comme produit des péages en fonction du taux moyen de rachat indiqué par les soldes des exercices précédents.

l) Comptabilisation des charges

Toutes les charges sont comptabilisées pendant la période au cours de laquelle elles sont engagées. Les estimations des charges courues sont établies à la fin de chaque période. Pour PJCCI, toutes les charges sont consignées jusqu'au 12 février 2014 inclusivement. Les charges importantes qui ont trait à PJCCI sont plus précisément les suivantes :

- Avantages sociaux futurs :
 - o Le coût des avantages sociaux futurs au titre des congés de maladie est comptabilisé pendant les périodes au cours desquelles les employés rendent des services. Les indemnités pour accidents du travail sont comptabilisées à la valeur actualisée au moment de l'incident. La valeur de ces obligations est comptabilisée en fonction d'hypothèses relatives aux augmentations de salaire, à l'âge des employés, à l'ancienneté et à la probabilité de départ.
- Obligation environnementale :
 - o La Société comptabilise une provision pour nettoyage environnemental lorsque la contamination dépasse les normes environnementales si elle est ou sera probablement tenue d'engager des coûts qu'il est possible d'estimer raisonnablement. Le changement de la provision est comptabilisé en charge chaque année. Les autres charges associées à des mesures environnementales sont comptabilisées comme dépenses au fur et à mesure qu'elles sont encourues.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

m) Instruments financiers

La Société détermine, évalue et gère les risques financiers afin d'en minimiser l'incidence sur ses résultats et sa situation financière. Les risques financiers sont gérés conformément à des critères précis divulgués à la note 19 et la Société ne se livre pas à des opérations spéculatives et n'utilise pas de dérivés.

L'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement telle que présentées dans le tableau suivant :

Catégories	Instruments financiers	Mesure
Actifs financiers	Trésorerie et équivalents de trésorerie Encaisse affectée Comptes débiteurs	Coût ou coût amorti
Actifs financiers	Placements de portefeuille	Juste valeur marchande
Passifs financiers	Comptes fournisseurs et charges à payer Dette envers un partenaire gouvernemental Retenues de garantie Facilité de crédit	Coût ou coût amorti

n) Conversion des devises

Les opérations mettant en cause des devises étrangères sont converties en dollars canadiens en fonction des taux en vigueur au moment où elles ont lieu. Les actifs et les passifs monétaires exprimés en devises étrangères sont convertis en fonction du taux en vigueur à la fin de chaque exercice. Jusqu'à ce qu'un instrument financier soit décomptabilisé, les gains et les pertes découlant de la réévaluation à la juste valeur sont comptabilisés à l'État consolidé des gains et pertes de réévaluation. Lorsque l'instrument est réglé, le gain et la perte de change sont consignés à l'État consolidé des résultats.

o) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers consolidés conformément aux NCSP exige à la direction d'établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants et la présentation des actifs et des passifs à la date des états financiers consolidés ainsi que sur les produits et les charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. La durée estimative de vie utile des immobilisations corporelles, les frais à payer en raison des réparations d'entretien majeures, les réclamations reçues de fournisseurs, les avantages sociaux futurs, les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et les éventualités sont les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations. Les résultats réels peuvent différer considérablement de ces estimations.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

4. ENCAISSE AFFECTÉE

La Société gère la construction d'un projet d'installation du port d'entrée pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au nouveau pont du chenal nord à Cornwall. L'ASFC fournit les fonds d'avance pour les coûts de construction et des frais de gestion de projet. Ces fonds sont affectés seulement au projet de l'ASFC.

Au 31 mars 2014, la Société a facturé à l'ASFC 13,5 M\$ pour des services et des matériaux de construction en particulier, ainsi que des honoraires de gestion de projet. La Société détient actuellement 1,6 M\$ d'encaisse affectée.

Le projet sera terminé au cours de l'année civile 2014.

5. PLACEMENTS DE PORTEFEUILLE

	2014		2013	
	<u>Valeur comptable</u>	<u>Valeur marchande</u>	<u>Valeur comptable</u>	<u>Valeur marchande</u>
Certificats de dépôt	8 255	8 360	5 587	5 604
Obligations du gouvernement du Canada	2 304	2 287	3 559	3 556
Obligations des gouvernements provinciaux	1 274	1 219	2 338	2 318
Autre	1 939	1 947	3 980	4 044
	13 772	13 813	15 464	15 522

6. DETTE ENVERS UN PARTENAIRE GOUVERNEMENTAL

Le montant dû à The St. Lawrence Seaway Development Corporation, partenaire gouvernemental, porte intérêt à un taux qui varie de 1,57 % à 1,80 % (1,34 % à 1,86 % en 2013) et est exigible sur demande. Le montant comptable équivaut approximativement à sa juste valeur.

7. RETENUES DE GARANTIE

La Société retient temporairement un montant sur le total dû aux entrepreneurs afin de garantir que ces derniers s'acquitteront de leurs obligations qui portent sur la garantie, la rectification et la correction des déficiences, vices et malfaçons des travaux réalisés. Les contrats prévoient que la Société paie les retenues lorsque des contrats en particulier sont presque terminés. Ces retenues sont applicables à des travaux en cours sur le pont du chenal nord, au projet d'installation du port d'entrée de l'ASFC à Cornwall, ainsi qu'au projet de réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

a) Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Avant le 1^{er} janvier 2012, la Société offrait à ses employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. La SPFL (société mère) et la CPIVM ont aboli cet avantage au cours de l'exercice 2012. Les montants à payer qui restent seront versés à la cessation d'emploi. Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés.

Les employés de la SPFL (société mère) et de la CPIVM accumulent aussi des congés de maladie sans droit acquis.

Le passif lié aux avantages postérieurs à l'emploi comprend les éléments suivants :

	2014	2013
Solde, début de l'exercice	1 346	1 271
Coût des services rendus au cours de la période	104	858
Indemnités payées	(191)	(783)
Solde viré au moment de la cession du placement dans la filiale	(1 126)	-
Solde, fin de l'exercice	133	1 346

b) Prestations de retraite

En vertu du Régime de pension de retraite de la fonction publique, le président du Conseil du Trésor du Canada a basé les contributions requises de l'employeur sur un multiple de la cotisation requise des employés. Le taux général de cotisation en vigueur à la fin de l'exercice s'établissait à un multiple de 1,45 (1,64 au cours de l'exercice précédent).

La loi oblige le gouvernement du Canada à payer les prestations liées au régime. Les prestations de retraite s'accumulent en général pendant au plus 35 ans à un taux annuel de 2 % des services validables multiplié par la moyenne des cinq meilleures années consécutives de rémunération. Les prestations sont coordonnées avec celles du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et elles sont indexées à l'inflation.

Les employés de la SPFL (société mère) participent à un régime à cotisations déterminées. Le taux de cotisation réel de l'employeur s'établissait à 9,3 % (14,2 % en 2013).

Les contributions totales de l'employeur, qui s'élevaient à 1,5 M\$ (1,3 M\$ en 2013), ont été comptabilisées comme charge de l'exercice en cours.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

9. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société a construit un nouveau pont à travée basse du chenal Nord à Cornwall. Maintenant que le nouveau pont est ouvert à la circulation, la Société prévoit démolir le pont actuel à travée haute. Une immobilisation et une obligation afférente liée à sa mise hors service ont été comptabilisées 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, de l'inflation, de l'état du site, de la disponibilité d'un effectif spécialisé et des prix des produits de base pour le recyclage des matériaux. Les flux de trésorerie estimatifs de 17,1 M\$ nécessaires 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 qui se situe entre 2,92 % et 3,04 %.

Conformément à l'échéancier actuel du projet, des paiements en espèces pour l'aliénation de l'actuel pont du chenal Nord devraient être effectués au cours des années civiles 2014 et 2015. Ces flux de trésorerie seront financés par des crédits parlementaires à recevoir au moment de la démolition.

La Société a aussi entrepris les travaux de construction d'un nouveau complexe douanier à Sault Ste. Marie. Des biens existants seront démolis au cours de la construction de la nouvelle esplanade. Une immobilisation et une obligation afférente liée à sa mise hors service ont été comptabilisées pour les coûts associés à la démolition des structures actuelles. Les estimations relatives à l'obligation liée à la mise hors service de cette immobilisation dépendent de variables d'ingénierie relatives au moment pertinent, de l'inflation, de l'état du site et de l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimatifs de 1,1 M\$ nécessaires 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 qui se situe entre 2,68 % et 2,86 %.

Conformément à l'échéancier actuel du projet, des paiements en espèces pour la démolition de structures existantes devraient être versés au cours des années civiles 2014, 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés par des crédits parlementaires à recevoir au moment de la démolition.

	2014	2013
Solde, début de l'exercice	16 365	15 885
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations à Sault Ste. Marie	1 011	-
Charge de désactualisation	493	480
Solde, fin de l'exercice	17 869	16 365

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

10. FACILITÉ DE CRÉDIT

La SPRSM a obtenu, d'une grande banque canadienne, une facilité de crédit à terme non renouvelable totalisant 5,0 M\$. Le ministre des Finances a approuvé les conditions de la transaction et le gouverneur en conseil a approuvé le Plan d'entreprise de la SPFL (société mère), conformément à l'article 127 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La facilité de crédit sert à financer l'acquisition de propriétés dans le cadre du projet de réfection de l'esplanade canadienne du pont international à Sault Ste. Marie.

Le 14 mars 2013, les modalités du remboursement de la facilité ont été convenues et l'on prévoit des mensualités de 28 \$ sur 20 ans à un taux d'intérêt de 3,28 % et une échéance de cinq ans. Cette facilité de crédit sera remboursée à même l'excédent des produits des péages. Jusqu'à maintenant, 0,18 M\$ du principal ont été remboursés et les remboursements du prêt ont été frappés de 0,16 M\$ d'intérêt.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et matériel	Édifices	Amélioration de ponts et d'infrastructures	Projets en cours	Obligation lié à la mise hors service d'immobilisation	Total
Coût								
1 ^{er} avril 2012	8 611	404 862	9 016	6 097	1 109	41 671	15 171	486 537
Acquisitions	2 298	11 949	719	42	-	62 191	-	77 199
Aliénations	-	-	(69)	-	-	-	-	(69)
Transferts	-	7 681	-	-	-	(7 681)	-	-
31 mars 2013	10 909	424 492	9 666	6 139	1 109	96 181	15 171	563 667
Acquisitions	821	28 588	872	82	-	80 675	1 011	112 049
Aliénations	(6 891)	(422 986)	(7 246)	(5)	-	(110 402)	-	(547 530)
Transferts	-	59 483	304	-	-	(59 787)	-	-
31 mars 2014	4 839	89 577	3 596	6 216	1 109	6 667	16 182	128 186
Amortissement cumulé								
1 ^{er} avril 2012	-	169 567	6 494	3 784	1 109	-	5 236	186 190
Amortissement	-	10 616	453	139	-	-	3 312	14 520
Aliénations	-	-	(68)	-	-	-	-	(68)
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
31 mars 2013	-	180 183	6 879	3 923	1 109	-	8 548	200 642
Amortissement	-	11 444	626	159	-	-	3 371	15 600
Aliénations	-	(167 066)	(5 277)	(5)	-	-	-	(172 348)
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
31 mars 2014	-	24 561	2 228	4 077	1 109	-	11 919	43 894
Valeur comptable nette								
31 mars 2013	10 909	244 309	2 787	2 216	-	96 181	6 623	363 025
31 mars 2014	4 839	65 016	1 368	2 139	-	6 667	4 263	84 292

12. CAPITAL SOCIAL

Les statuts constitutifs de la Société autorisent un nombre illimité d'actions sans valeur nominale. La Société a une action émise et entièrement payée.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

13. PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Ces produits et ces charges représentent la part, pour la Société, des produits et des charges liés aux activités de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles conformément à une entente de gestion signée entre la Société et l'Administration du pont des Mille-Îles (APMI).

14. TRANSFERTS GOUVERNEMENTAUX

	2014	2013
Crédits parlementaires autorisés pour des projets d'immobilisations et d'autres dépenses :		
SPFL (société mère)	12 760	15 459
PJCCI	162 675	114 825
SPRSM	2 351	1 042
Transferts gouvernementaux approuvés et comptabilisés au cours de l'exercice	177 786	131 326

15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

La Société a des obligations contractuelles qui portent principalement sur des contrats d'entretien et de construction, et des baux, totalisant 14,2 M\$ (95,6 M\$ en 2013). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2015	11 814 \$
2016	1 122
2017	657
2018	560

16. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Société constitue le demandeur ou le défendeur dans le cadre de certaines demandes ou poursuites en instance, ou elle est partie à celles-ci. Dans la mesure où un événement futur est susceptible de se produire et où il est possible d'établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est comptabilisé et une charge est consignée aux états financiers consolidés. La direction est d'avis que le règlement de ces dossiers n'entraînera pas de passif important pour la Société.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

17. CHARGES PAR NATURE

	2014	2013
Perte sur cession d'un placement dans une filiale	341 353	-
Réparations et entretien	57 277	50 661
Amortissement	15 600	14 520
Salaires et avantages sociaux des employés	12 705	11 987
Services professionnels	6 700	6 229
Biens et services	5 069	5 822
Provision pour obligations environnementales	2 710	5 402
	441 414	94 621

18. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La Société est liée, par voie de propriété commune, à tous les organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces opérations sont évaluées à leur juste valeur. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges totalisant 921 \$ (1 368 \$ en 2013) et comptabilisé des produits, des produits reportés et du financement gouvernemental de 178 175 \$ (131 339 \$ en 2013). Au 31 mars 2014, la Société a comptabilisé 4 900 \$ en comptes clients auprès de parties liées (19 410 \$ en 2013) et des comptes fournisseurs de 3 872 \$ (357 \$ en 2013).

Les autres parties liées à la Société incluent les membres de son personnel de la haute direction et du conseil d'administration de chaque entité et de la société mère. Ces opérations ne sont pas importantes pour les états financiers présentés.

La Société reçoit aussi gratuitement des services comme des vérifications des états financiers, ce qui ne se reflète pas dans les présents états financiers.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Juste valeur

La valeur comptable des instruments financiers de la Société équivaut approximativement à leur juste valeur. Les instruments financiers mesurés à la juste valeur qu'il faut classer dans la structure de la juste valeur sont composés de placements détenus par la Société au 31 mars 2014 et 2013. Ils sont classés comme instruments de niveau 1, car leur évaluation peut être fondée sur les cours, cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

b) 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 sa trésorerie, des équivalents de trésorerie, de l'encaisse affectée, des placements de portefeuille et des créances. 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 à l'État consolidé de la situation financière 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.

On réduit considérablement le risque de crédit associé à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie, à l'encaisse affectée et aux placements de portefeuille en veillant à ce que les fonds excédentaires soient investis dans des placements très liquides. La politique de la Société consiste à investir les fonds excédentaires dans des instruments à faible risque qui ont une cote de placement « A » ou l'équivalent. La direction juge ainsi que le risque de perte est négligeable. Le risque de crédit associé aux créances 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. Au 31 mars 2014, les comptes à recevoir de ministères fédéraux représentaient 86 % du total exigible (81 % en 2013).

c) 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 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 est financée en majeure partie par le gouvernement du Canada et que les emprunts sont limités à une facilité de crédit de 5 M\$.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Les échéances des passifs financiers de la Société sont les suivantes, selon les estimations :

	Moins de trois mois	Trois mois à un an	Plus d'un an	TOTAL
Créditeurs et frais à payer	7 474 \$	363 \$	223 \$	8 060 \$
Dette envers un partenaire gouvernemental	-	-	1 644	1 644
Avantages sociaux futurs	-	-	133	133
Retenues de garantie	400	452	-	852
Facilité de crédit	46	140	4 634	4 820
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisation	-	8 736	9 133	17 869

d) Risque de marché

Le risque de marché s'entend du risque que des changements de facteurs du marché comme les fluctuations du taux de change et les taux d'intérêt aient un effet sur les résultats.

La Société est assujettie au risque de taux d'intérêt sur sa trésorerie, ses équivalents de trésorerie et sur l'encaisse affectée. Une variation de 1 % des taux d'intérêt au 31 mars 2014 ne serait pas importante.

Certains placements de portefeuille portent intérêt à un taux fixe et la Société n'est donc pas exposée au risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Les placements de portefeuille incluent aussi des obligations du gouvernement du Canada, des gouvernements provinciaux et des banques portant des taux d'intérêt fixes et dont l'échéance moyenne s'établit à 13,7 ans (9,5 ans en 2013). Les fluctuations des taux d'intérêt du marché ont un effet indirect sur la juste valeur marchande de ces placements. Une variation de 1 % des taux d'intérêt au 31 mars 2014 ne serait pas importante.

La Société est assujettie au risque de change sur les péages perçus en dollars américains aux passages internationaux. Une variation de 1 % du taux de change moyen au cours de l'exercice ne serait pas importante. 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 selon l'évaluation faite par la direction.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

20. INTÉRÊT DANS UN PARTENARIAT GOUVERNEMENTAL – CPIVM

Depuis 1956, la SPFL et ses prédécesseurs sont partie à un accord international représentant un partenariat gouvernemental avec The St. Lawrence Seaway Development Corporation. Ce partenariat porte sur l'exploitation de ponts à péage sur le fleuve Saint-Laurent entre la ville de Cornwall (Ontario) au Canada et Rooseveltown, État de New York, États-Unis d'Amérique. Les états financiers consolidés de la Société comprennent 50 % des actifs, passifs, produits et charges du partenariat gouvernemental CPIVM.

	2014	2013
Actifs financiers	2 122	2 042
Passif	2 352	2 180
Dette nette	230	138
Actifs non financiers	234	142
Excédent accumulé	4	4

Exploitation

Produits	1 949	2 062
Charges	1 562	1 456
Part de SPFL de l'excédent annuel d'un partenariat gouvernemental	387	606

Flux de trésorerie

Activités de fonctionnement	506	519
Activités d'investissement	(27)	481
Activités de financement	(235)	(1 603)
Activités d'investissement en immobilisations	(134)	-

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

21. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés de façon à rendre le document conforme à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

7.0 ANNEXE A - SOMMAIRES FINANCIERS DES RÉSULTATS DES FILIALES

Sommaire financier de la SPRSM- Exercices se terminant le 31 décembre

(en milliers de dollars)	2014	2013
État des résultats		
Produits		
Péages	3 758	3 770
Baux et permis	259	256
Intérêts	43	78
Autres	42	308
	4 102	4 412
Charges		
Entretien	1 580	1 909
Fonctionnement	944	898
Administration	1 177	1 114
	3 701	3 921
Excédent annuel avant le financement gouvernemental	401	491

Paievements de transfert	912	1 575
Excédent annuel lié aux activités	1 313	2 066
État de la situation financière		
Actifs financiers	7 934	9 672
Passifs	7 313	6 481
Dette nette	621	3 191
Actifs non-financiers	16 469	11 824
Excédent cumulé	17 090	15 015
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	3 723	2 907
Activités d'investissement en immobilisations	(5 275)	(2 081)
Activités d'investissement	401	(2 527)
Activités de financement	(134)	5 000
Diminution (augmentation) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 285)	3 299

Sommaire financier de la CPIVM - Exercices se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)	2014	2013
État des résultats		
Produits		
Péages	3 615	3 890
Baux et permis	139	134
Intérêts	63	74
Autres	81	26
	3 898	4 124
Charges		
Entretien	1 076	973
Fonctionnement	1 093	1 051
Administration	955	887
	3 124	2 911
Excédent annuel lié aux activités	774	1 213
État de la situation financière		
Actifs financiers	4 245	4 084
Passifs	4 704	4 359
Dette nette	459	275
Actifs non-financiers	467	283
Excédent cumulé	8	8
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	1 012	1 037
Activités d'investissement en immobilisations	(268)	(1)
Activités d'investissement	(53)	962
Activités de financement	(469)	(3 205)
Diminution (augmentation) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	222	(1 207)

Sommaire financier de PJCCI - Exercices se terminant le 12 février 2014 et 31 mars 2013

(en milliers de dollars)	2014	2013
État des résultats		
Produits		
Baux et permis	837	834
Intérêts	300	241
Autres sources	12	12
	1 149	1 087
Charges		
Entretien	69 285	60 840
Fonctionnement	3 810	3 988
Administration	7 223	6 920
Provision relative aux obligations environnementales	2 710	5 402
	83 028	77 150
Deficit avant le financement gouvernemental	(81 879)	(76 063)
Paiements de transfert pour les charges d'exploitation	68 836	58 744
Paiements de transfert pour les immobilisations	93 840	56 081
Financement de la société mère	2 259	2 637
Excédent annuel lié aux activités	83 056	41 399
État de la situation financière		
Actifs financiers	60 070	45 103
Passifs	93 995	76 747
Dette nette	(33 925)	(31 644)
Actifs non-financiers	375 303	289 966
Excédent cumulé	341 378	258 322
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	106 059	63 816
Activités d'investissement en immobilisations	(96 099)	(57 313)
Diminution (augmentation) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	9 960	6 503

8.0 ANNEXE B - CONSEIL D'ADMINISTRATION, PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (AU 31 MARS 2014)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Vacant
Président

Deborah Tropea
Vice-présidente

Connie Graham
Administrateur (Désigné présidente le 13 juin 2014)

Jim Durrell C.M.
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

Natalie Kinloch
Chef des Opérations

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Vice-président, Affaires juridiques, et secrétaire de la Société

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

André Girard
Vice-Président, Communications

Pierre Rochon
Directeur, Planification stratégique et politiques

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et construction

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Deborah Tropea
Présidente

Jim Durrell C.M.
Membre

Connie Graham
Membre

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (AU 31 MARS 2014)**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

James McIntyre
Président

Alexander Harry
Vice-président

Lorie Bottos
Administrateur et secrétaire-trésorier

Micheline Dubé
Administrateur

Helen Gillespie
Administrateur

Richard Talvitie
Administrateur

Glenn W. Hewus
Administrateur

Vacant
Administrateur

Vacant
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

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

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Helen Gillespie
Membre

Glenn W. Hewus
Membre

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE. (AU 31 MARS 2014)**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Micheline Dubé
Présidente et administrateur

Salvatore Pisani
Vice-président et administrateur

Thomas Lavigne
Administrateur

Roger Forgues
Administrateur

Carrie-Mann Lavigne
Administrateur

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Administrateur

André Poirier
Administrateur

Marsha Sienkiewicz
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

Wade Dorland
Directeur général par intérim

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Avocat-conseil

Carrie Mann-Lavigne
Avocate générale adjointe

Roger Forgues
Trésorier

Hendrik H. Saaltink
Directeur général (retraité depuis le 28 février 2014)

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**COMITÉ DE GESTION**

Micheline Dubé
Présidente

Salvatore Pisani
Membre

Roger Forgues
Membre

Carrie Mann-Lavigne
Membre

Comité de vérification

Roger Forgues
Président

Marsha Sienkiewicz
Membre

Jacques Pigeon, Q.C.
Membre

Vacant
Membre

COMITÉ DE SÉCURITÉ

André Poirier
Président

Micheline Dubé
Membre

Salvatore Pisani
Membre

9.0 ANNEXE C - LISTE DES ABBRÉVIATIONS

APBW	ADMINISTRATION DU PONT BLUE WATER
LCSA	LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS
ASFC	AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA
PPD	PRÉSIDENT ET PREMIER DIRIGEANT
LGFP	LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES
SPFL	SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
IBA	INTERNATIONAL BRIDGE ADMINISTRATION
LPTI	LOI SUR LES PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX
PJCCI	LES POINT JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
CMA	CONSEIL DES MOHAWKS D'AKWESASNE
MDOT	MICHIGAN DEPARTMENT OF TRANSPORT
SPFL	LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
BVG	BUREAU DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE
NCSP	NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC
AAP	ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME
CPIVM	CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
AVMSL	ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
SLSDC	ST. LAWRENCE SEAWAY DEVELOPMENT CORPORATION
SPRSM	SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE
SSMBA	SAULT STE. MARIE BRIDGE AUTHORITY
TC	TRANSPORTS CANADA
SCT	SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR
TIBA	THOUSAND ISLAND BRIDGE AUTHORITY

BUREAUX DE LA SOCIÉTÉ

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

Projet de remplacement du pont du chenal nord à Cornwall / www.pontcornwall.ca

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

C.P. 580

Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1

Téléphone : (705) 759-5400

Télécopier : (705) 759-5405

www.pontssm.ca

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

C.P. 83

Cornwall (Ontario) K6H 5T7

Telephone: (613) 932-6601

Télécopier: (613) 932-9086

www.sibc.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

P.O. Box 10

Lansdowne, Ontario K0E 1L0

Telephone: (315) 482-2501

Télécopier: (315) 482-5925

www.tibrIDGE.com