



Ottawa, le 30 juin 2004

L'honorable Tony Valeri,
député, c.p.
Ministre des Transports
330, rue Sparks
29^e étage
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre ci-après, en vertu des dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004.

Ce rapport contient également les états financiers de la Société, qui ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada. Par souci d'économie, ce rapport comprend aussi les rapports annuels de nos filiales, à savoir La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et la Société du pont de la rivière Ste Marie.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président et premier dirigeant de la SPFL,

Michel Fournier

Canada

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales sont conjointement responsables de la gestion et de l'entretien de trois traversées internationales en Ontario et de cinq ouvrages de la région métropolitaine de Montréal. En 2003-2004 nous avons notamment entrepris des activités d'entretien principal et courant des ouvrages, et mis en œuvre des initiatives d'amélioration de notre gestion et de notre planification. On enregistre chaque année plus de 141,7^(*) millions de passages de véhicules dans la région métropolitaine de Montréal, au pont international de Sault Ste. Marie, au pont international de la Voie maritime et au pont des Mille-Îles. Ces ponts sont essentiels à la circulation des marchandises et des personnes entre le Canada et les États-Unis. Nos infrastructures jouent donc un rôle important pour l'économie de l'Amérique du Nord, le transport commercial et le trafic urbain.

L'an dernier, le volume de circulation sur les traversées internationales du pont de Sault Ste. Marie et du pont des Mille-Îles a légèrement diminué. Cependant, il a augmenté sur le pont international de la Voie maritime, ainsi que dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, le nombre de camions empruntant le pont Champlain a doublé entre 1993 et 2002, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne d'environ 11 %^(*).

La sécurité continue d'être l'une des préoccupations principales de la Société et de ses filiales. Au cours de l'exercice 2003-2004, les comités de gestion des risques de la Société, de Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ont chacun entrepris une évaluation des risques de leurs opérations. Ces évaluations avaient pour but de mesurer les risques connus et de circonscrire de nouveaux risques, ainsi que la probabilité et les conséquences de chacun, les mesures de contrôle à prendre pour chacun, l'état de préparation et le niveau de vulnérabilité de la Société. En appliquant les méthodes actuelles de gestion des risques et en les renforçant pour l'avenir, la Société et ses filiales continuent à gérer les risques auxquels sont exposés les usagers de leurs infrastructures, tout en assurant la sécurité et la fiabilité de ces dernières.

Les impératifs de la sécurité nationale continuent à nuire à la fluidité de la circulation à cause de l'augmentation des inspections aux traversées internationales, surtout aux heures de pointe. Les gouvernements canadien et américain, qui s'inquiètent de l'incidence de cette situation sur les échanges, le tourisme et les autres activités commerciales, ont annoncé plusieurs initiatives spéciales visant à améliorer la fluidité de la circulation, y compris le recours à une technologie

de pointe dans le domaine de la détection et du dédouanement. C'est l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui est la principale responsable des initiatives frontalières dont beaucoup peuvent avoir des incidences sur les ouvrages de la SPFL, la fluidité de la circulation et les exigences de dotation en personnel.

Le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, qui s'est achevé en 2002, a reçu plusieurs prix de l'industrie, dont un prix international. En effet, le *Precast/Prestressed Concrete Institute*, dont le siège social est à Chicago, a octroyé l'été dernier à ce projet son prix international de conception PCI dans la catégorie de meilleure réfection de pont, reconnaissant ainsi les méthodes de construction efficaces et novatrices utilisées dans le cadre de ce projet.

Dans son rapport du *National Cooperative Highway Research Program*, le *Transportation Research Board of the National Academies*, un organisme qui évalue et désigne les meilleures pratiques internationales dans le domaine des « Éléments et systèmes préfabriqués de ponts visant à limiter les perturbations de circulation pendant les travaux de construction », a nommé le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à titre de modèle pour les autres projets similaires aux États-Unis.

* Voir tableau et sources de la page 5.





Michel Fournier

Le pont Jacques-Cartier, qui est représentatif de la ville de Montréal, va célébrer son 75^e anniversaire en 2005. Nous étudions actuellement plusieurs initiatives pour souligner cet événement, y compris l'installation d'un éclairage architectural sur l'ouvrage.

Des représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Sûreté du Québec (SQ) surveillent constamment le système de télévision en circuit fermé pour assurer la sécurité et aider à la gestion de la circulation. L'intensification de la surveillance par caméra vidéo et l'établissement de patrouilles policières à vélo ont contribué à améliorer la sécurité sur le pont Jacques-Cartier, ainsi que sur les autres ponts de Montréal.

Après plusieurs mois de recherches, de discussions et d'analyses, l'étude de faisabilité de l'installation d'une clôture anti-saut sur le pont

Jacques-Cartier s'est terminée en octobre 2003. Cette étude n'a pas permis de fournir d'option satisfaisant aux trois critères de référence établis initialement par la Société, à savoir que la clôture soit efficace, esthétique sur le plan visuel et peu onéreuse. Au cours des deux dernières années, nous avons installé six caméras supplémentaires et modifié le centre de contrôle du système de caméra de surveillance afin d'améliorer les activités de surveillance des agents de la SQ. L'été dernier, nous avons mis en place des patrouilles à vélo (de la SQ et privées) qui seront encore en opération cette année. Nous avons testé de nouvelles options en surélevant la clôture actuelle de sécurité pour les piétons, afin de dissuader les gens de se suicider. Nous souhaitons appliquer une solution qui améliore le plus possible la sécurité tout en réduisant au minimum les inconvénients causés à tous les usagers du pont.

En prenant cette décision, la Société a accordé le bénéfice du doute au comité et aux psychologues spécialisés qui déclarent que non seulement une clôture plus sécuritaire sauverait des vies humaines, mais elle éviterait aussi les transferts de suicides aux autres ponts ou par d'autres méthodes.

La SPFL a continué à subventionner et à participer à des études de faisabilité d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain de Montréal. Elle a aussi pris part à des discussions relatives à l'achèvement de l'autoroute 30. Ces deux projets auront des incidences importantes sur l'utilisation des ouvrages de la SPFL. La Société détient l'expertise spécialisée nécessaire pour aider tous les partenaires participant à ces projets.



Modélisation du projet d'éclairage architectural à l'étude pour souligner le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier.

Nombre d'employés

(au 31 mars 2003)

	SPFL	PJCCI	CPIVM	TIBA	SPRSM
Temps plein	13	44	18	32	32
Saisonniers ⁽¹⁾	n/a	0	20	25	18
ÉTP (contrats) ⁽²⁾	1	245	12	2 ⁽⁴⁾	—
ÉTP (projets spéciaux) ⁽³⁾	n/a	2 018 ⁽³⁾	n/a	4,5	n/a

¹ Comprend les employés à temps partiel et les étudiants

² Équivalents temps plein pour les contrats du secteur privé

³ Travaux de réfection principale du pont Jacques-Cartier 2001-2002 (source: *Retombées économiques des travaux de remplacement du tablier du pont Jacques Cartier*, Groupe DBSF, février 2001)

⁴ Temps partiel

La *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que la SPFL subisse un examen spécial tous les cinq ans. Le rapport faisant suite au dernier examen de la SPFL a été publié au mois d'avril 2003. Dans ce rapport, le vérificateur général adjoint du Canada a déclaré à propos des critères retenus pour ledit examen qu'il : « est raisonnable de supposer que les systèmes et pratiques examinées n'ont aucune déficience importante ». En outre, la Société et ses filiales ont adopté une série d'indicateurs de performance afin d'améliorer leur gestion et leur exploitation.

En 2003-2004, la gérance de notre conseil d'administration et de ses divers comités a mis l'accent en grande partie sur l'intégration et le renouvellement, le lien avec les initiatives passées et l'orientation future. Les méthodes de gestion corporatives constituent une des préoccupations essentielles de la Société.

Nous avons mis sur pied un comité de gouvernance d'entreprise chargé de formuler des recommandations au conseil d'administration à propos de nos pratiques de gestion, y compris l'élaboration et la mise en œuvre de méthodes visant à assurer que la Société est dotée d'un conseil d'administration efficace.

J'ai assisté en avril 2004, à titre de président de la Société, à plusieurs rencontres spéciales de consultation des présidents de toutes les institutions fédérales où nous avons passé en revue la gouvernance fédérale telle qu'elle est appliquée aujourd'hui afin d'élaborer des recommandations visant à améliorer la gouvernance et les pratiques de gestion des institutions fédérales. Notre Vice-président aux communications et des représentants de toutes les sociétés d'État fédérales participent actuellement à une initiative similaire où ils débattent des méthodes de divulgation des informations, et d'autres questions d'intérêt mutuel.

Dans le cadre des activités de gestion financière de la SPFL, nous étudions des scénarios d'auto-suffisance financière pour le pont international de la Voie maritime et le pont international de Sault Ste. Marie. La politique d'équité du taux de change pour les péages est en vigueur à nos trois ponts internationaux, à savoir le pont international de Sault Ste. Marie, le pont des Mille-Îles et le pont international de la Voie maritime.

La SPFL, en collaboration avec Transports Canada, a amorcé un examen de l'entente intergouvernementale négociée avec le *Michigan Department of Transportation* (MDOT). Nous avons élaboré des propositions de modification de l'entente, qui ont fait l'objet de discussions avec le MDOT.



À gauche : peinture de la superstructure du pont Jacques-Cartier. À droite : travaux d'entretien au pont international de Sault Ste. Marie.

Dans toutes ses activités et celles de ses filiales, la Société a eu comme objectif de rechercher les « meilleures pratiques » pour gérer tous les volets de la protection environnementale et des risques. La Société et ses filiales ont élaboré un inventaire environnemental de toutes leurs propriétés.

La peinture des ouvrages à l'aide de produits sans plomb se fait dans des espaces confinés et l'air y est filtré avant d'être rejeté dans l'atmosphère. Les méthodes de travail prévoient la récupération, le recyclage et l'élimination de tous les déchets, débris abrasifs et produits solides comme le béton, le ciment ou le vieux pavage. La Société retrace et surveille la quantité de déchets produite par les opérations de sablage et d'écaillage de la peinture, et qui est envoyée à des décharges ou dépotoirs.

Deux importants projets de réfection sont prévus au cours des prochaines années. La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, située à Cornwall, en Ontario, coordonnera un projet substantiel. En effet, nous prévoyons remplacer la travée du chenal nord de ce pont international d'ici trois à cinq ans.

Une évaluation environnementale est actuellement en cours. Elle aidera, ainsi que les discussions avec les ministères et agences pertinents, à déterminer s'il faut remplacer le tablier de la travée existante ou remplacer la partie du chenal nord du pont par un nouveau pont à travée basse. À Montréal, notre filiale, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, prévoit remplacer en 2006 et 2007 le tablier de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier, qui se compose de quatre voies d'environ 1,4 kilomètre de long.

La pierre angulaire de toutes les initiatives de la SPFL, de ses filiales et de tous ses employés est leur engagement de constamment mettre toute leur expertise au service de leurs clients.

Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Passages de véhicules sur les ouvrages, en 2003-2004

Pont Champlain	47 429 000 ⁽¹⁾
Autoroute Bonaventure	15 810 000 ⁽²⁾
Pont Jacques-Cartier	39 524 000 ⁽¹⁾
Tunnel de Melocheville	4 343 000 ⁽¹⁾
Pont Honoré-Mercier	28 062 000 ⁽¹⁾
Pont international de la Voie maritime	2 549 000 ⁽³⁾
Pont international des Mille-Îles	2 081 000 ⁽⁴⁾
Pont international de Sault Ste. Marie	1 898 000 ⁽⁵⁾
TOTAL	141 696 000

¹ *Étude des ponts de la Rive Sud – Solutions globales : Transport de personnes et de marchandises*, par Roche-Deluc (août 2000)

² Estimé basé sur la circulation sur le pont Champlain

³ Comptage de la circulation, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

⁴ Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority

⁵ *Rapport final de vérification du pont international*, Joint International Bridge Authority



Maquette du projet de remplacement de la structure élevée du chenal nord, au pont international de la Voie maritime, par une structure plus basse.



La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État établie en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et chargée d'exploiter le pont et les routes anciennement sous le contrôle de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Ses statuts constitutifs prévoient qu'elle peut devenir responsable d'autres ponts ou ouvrages, si le gouverneur en conseil l'ordonne. D'ailleurs, d'autres biens lui ont été confiés depuis 1998.

La SPFL contrôle deux catégories d'actifs : ceux qui sont autosuffisants sur le plan financier et ceux dont l'exploitation dépend de subventions du gouvernement fédéral. Parmi les actifs autosuffisants, notons le pont international des Mille-Îles, le pont international de la Voie maritime à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie. Tous les actifs de la SPFL sont exploités par ses filiales ou par l'entremise d'ententes de partenariat. Nos traversées internationales sont le pont international des Mille-Îles, le pont international de la Voie maritime situé à Cornwall, et le pont international de Sault Ste. Marie.

Les actifs devant être subventionnés par le gouvernement fédéral comprennent les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'estacade du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et une section de l'autoroute 15, la moitié du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville.

La *Thousand Islands Bridge Authority* (TIBA) et la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM) financent leurs activités à même leur revenu d'exploitation.



Poste de péage au pont international de la Voie maritime à Cornwall.



Le pont international de la Voie maritime joue un rôle important dans les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.



La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été constituée en société en 1998. Elle a été chargée d'assumer les responsabilités de gestion des actifs non liés à la navigation de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ces actifs comprennent les propriétés de Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et le pont international de la Voie maritime, en cogestion avec sa coentreprise américaine. Parallèlement, la SPFL est également responsable de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles. En 2000, la Société a acquis la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et elle a siégé à la *Joint International Bridge Authority* qui est mandatée pour gérer et exploiter ce pont.

Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) est principalement financée par des crédits alloués, ainsi que par l'entremise de revenus provenant d'autres sources, comme les baux et permis.

Les principales activités de cette société se classent dans deux domaines spécifiques, à savoir l'ingénierie et la construction, ainsi que l'exploitation et l'entretien. Des services administratifs comme les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances et les Ressources humaines, soutiennent ces secteurs.

Le service Ingénierie et construction gère les activités ayant trait aux principaux projets de construction, de rénovation et de réparation concernant les composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, comme les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavages et peintures, ainsi que les systèmes de contrôle d'éclairage, des feux de voie, de caméras et de comptage de la circulation.

Le service Exploitation et entretien est le premier intervenant dans toutes les activités touchant directement les usagers. Plus particulièrement, ce service surveille et gère les contrats d'enlèvement de la neige, l'application d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures et la lubrification des roulements, l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

La Sûreté du Québec assure, dans le cadre d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure et l'estacade du pont Champlain.

Depuis 1982, une voie réservée aux autobus est aménagée aux heures de pointe sur le pont Champlain. Une agence du gouvernement provincial responsable du transport public exploite cette voie réservée.

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) a le mandat d'être autosuffisante sur le plan financier grâce à la collecte de droits de péage. Tous les excédents d'exploitation sont rendus aux propriétaires, à savoir la Société des ponts fédéraux Limitée et son partenaire américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

La CPIVM exploite et entretient un pont international à péage sur le couloir de l'autoroute 138 reliant Cornwall à l'autoroute 37 de l'État de New York. Cette traversée se compose de deux ponts à travée élevée qui enjambent les bras nord et sud du fleuve Saint-Laurent, ainsi que d'une route d'interconnexion sur l'île de Cornwall. La réserve d'Akwesasne est située sur cette île. Sur le plan du volume de circulation, le pont international de la Voie maritime est le septième pont en importance reliant le Canada aux États-Unis. Par rapport aux autres traversées, la circulation est surtout locale et régionale. Il y a davantage de passages sur le pont international de la Voie maritime que sur les traversées internationales à péage d'Ogdensburg, Mille-Îles et de Sault Ste. Marie.

Notre vision

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) souhaite qu'on la reconnaisse comme un partenaire essentiel pouvant ajouter de la valeur à la gestion, à la construction et à l'exploitation de ponts et d'infrastructures routières du Canada.

La qualité des travaux que la SPFL a accomplis depuis 1998 lui a valu la reconnaissance du ministère des Transports du Québec (MTQ). De plus, à la demande du ministre des Transports du Canada, La SPFL participe à un comité de direction formé de représentants des gouvernements fédéral et provincial, afin de mettre à contribution son expertise dans le cadre du projet de l'autoroute 30 de la province de Québec.

La Société poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception qu'elle est un partenaire essentiel des propriétaires d'infrastructures au Canada.

Notre mission

La Société des ponts fédéraux Limitée et ses filiales, à titre de composantes à part entière de l'activité économique canadienne, ont pour mission de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ponts et infrastructures routières dont elles sont responsables si bien qu'elles assurent un passage sécuritaire, fiable et efficace à ses usagers. Pour atteindre cet objectif, la SPFL et ses filiales appliquent de saines méthodes de gestion et des politiques écologiques, et elles garantissent que les activités du gouvernement du Canada soient reconnues.



Exemples de prototypes fabriqués pour surélever la rampe existante du pont Jacques-Cartier afin de prévenir les tentatives de suicides.



À 305 mètres en amont, l'Estacade (à gauche) longe le pont Champlain sur 2 043 mètres.

Nos valeurs

Pour remplir la mission de la Société, ses administrateurs et son personnel prennent leurs décisions et agissent en fonction de sept valeurs principales :

- ◆ des méthodes de gestion saines;
- ◆ une bonne planification;
- ◆ des alliances et des communications stratégiques;
- ◆ la satisfaction de la clientèle grâce à l'efficacité;
- ◆ la sûreté et la sécurité des usagers et des installations;
- ◆ la préservation de l'environnement;
- ◆ le respect et la reconnaissance des contributions de tous.

La réussite exceptionnelle du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, d'un budget de 127 millions de dollars, mis en œuvre par notre filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et achevé en novembre 2002, est l'illustration la plus récente des résultats tangibles obtenus grâce à l'application de ces valeurs.

Mis à part les nombreux prix reçus au Canada en reconnaissance de cette initiative de construction novatrice, le projet a également mérité le prix international de conception PCI dans la catégorie de meilleure réfection de pont, attribué par le *Precast/Prestressed Concrete Institute*, qui a son siège à Chicago. Pour obtenir ce prix, le projet était en compétition avec d'importantes structures préfabriquées des États-Unis, du Mexique et du Canada.

C'est le niveau exceptionnel d'expertise et d'engagement de nos ressources humaines qui a permis ce genre de réussite. Aujourd'hui, personne ne conteste l'excellence de l'expertise de la SPFL dans les domaines de l'entretien, de la gestion des travaux de construction et de la sécurité des infrastructures.

L'un des principaux défis auxquels la Société doit faire face consiste à maintenir l'expertise de ses professionnels à la fine pointe du secteur, et de poursuivre l'harmonisation de ses politiques et de ses programmes en matière de ressources humaines à l'échelle de toute l'organisation. Dans son approche des activités de ressources humaines, la SPFL met l'accent sur l'amélioration de la productivité dans un contexte de relations harmonieuses afin de promouvoir le développement des compétences et d'améliorer la qualité des services offerts à ses clients.



À gauche : circulation sur le pont Champlain.
À droite : l'autoroute Bonaventure.



Pont Champlain au-dessus de la Voie maritime.

Nos clients

Les ponts, les routes et les tunnels font partie intégrante de la vie quotidienne des gens. Banlieusards, touristes, voyageurs et piétons les utilisent tous régulièrement. Pourtant, on connaît mal le rôle essentiel qu'ils jouent au plan du commerce international, de l'économie et des systèmes d'urgence au Canada, ainsi qu'au niveau de la sécurité du pays.

Les données de circulation peuvent démontrer qu'il est important de garantir une exploitation efficace et sécuritaire des ouvrages gérés par la SPFL. On estime en effet que plus de 141,7 millions de véhicules les empruntent tous les ans, sans compter environ huit millions de passages d'usagers du transport en commun. L'engagement de constamment mettre toute leur expertise au service de ses clients est la pierre angulaire de toutes les initiatives de la SPFL, de ses filiales et de tous ses employés.



Le pont Honoré-Mercier au-dessus de la Voie maritime.

Nos partenaires

La SPFL, à titre d'intervenant essentiel dans le domaine de la gestion des ponts, continuera à consolider ses partenariats actuels et à surveiller les nouvelles occasions de coopération. La Société a principalement recours aux méthodes ci-après pour maintenir des relations harmonieuses avec ses partenaires et pour être à l'affût de nouveaux débouchés :

- ◆ La SPFL, en collaboration avec Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada, les agences d'État et fédérales américaines et les administrations de ponts, évalue des propositions visant à appliquer de nouvelles technologies et à mettre en œuvre des initiatives d'exploitation, afin d'améliorer la fluidité de la circulation aux traversées internationales.
- ◆ Un comité composé de représentants de notre filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, de Transports Canada, du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien et du Conseil des Mohawks d'Akwesasne, aborde les problèmes de la communauté Mohawk liés au pont international de la Voie maritime.
- ◆ Un comité directeur conjoint composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial va étudier la faisabilité d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain dans la région métropolitaine de Montréal.
- ◆ Un comité où siègent des représentants des gouvernements fédéral et provincial est chargé d'achever le projet de l'autoroute 30 sous la forme d'un partenariat public/privé.
- ◆ Un comité de gestion (qui est un sous-comité du conseil d'administration, composé de représentants de la CPVM et de la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*) aura pour rôle d'aider La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée à remplir son mandat.
- ◆ Nous demanderons à des partenaires de participer à l'organisation d'événements spéciaux pour souligner le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier pendant l'été 2005.
- ◆ La SPFL collaborera avec la Société du Havre de Montréal dont le mandat consiste à soumettre un plan de développement stratégique pour les propriétés de la zone du port de Montréal, dont un volet doit porter sur l'amélioration de l'accès du public au fleuve Saint-Laurent.
- ◆ Tel que recommandé dans le rapport d'examen spécial de la vérificatrice générale du Canada, la SPFL a mis sur pied un comité spécial chargé de surveiller de plus près les activités de la TIBA ayant trait à la partie canadienne du pont international des Mille-Îles. Les trois administrateurs canadiens de la TIBA, ainsi que des représentants de la SPFL, siègent à ce comité.
- ◆ Nous collaborerons avec le ministère des Transports du Québec et avec le Conseil des Mohawks de Kahnawake dans le but de garantir que les travaux du projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier soient coordonnés efficacement et qu'on tienne compte de facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans leur planification.



Vue en contre-plongée du pont Honoré-Mercier.



Patrouille de la Sûreté du Québec à la hauteur de l'île Sainte-Hélène sur le pont Jacques-Cartier.

◆ Une étude binationale à laquelle participent le *New York State Department of Transportation*, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario, la SPFL, la TIBA et la CPIVM évalue les exigences à court et long termes pour le pont international des Mille-Îles et le pont international de la Voie maritime. Cette étude examine l'éventail complet des options d'amélioration de la capacité de ces ponts et de rationalisation de la circulation des véhicules par l'entremise de diverses mesures: investissements en capital, améliorations de l'exploitation, techniques de traitement et d'inspection ou applications technologiques.

◆ Grâce aux efforts concertés du ministère des Transports de l'Ontario, de la SPFL, de la *Thousand Islands Bridge Authority* et de Transports Canada, la construction d'une voie de circulation supplémentaire allant de l'autoroute 401 jusqu'à la frontière au niveau du pont international des Mille-Îles pour séparer la circulation de camions de celle des voitures est pratiquement terminée.

Considérations économiques

Le développement et la croissance de l'économie du Canada ont toujours dépendu des transports est-ouest et nord-sud. La croissance démographique, le nombre croissant des voyageurs, l'intensification des échanges commerciaux et l'évolution de l'industrie du camionnage sont autant de facteurs qui ont contribué à la demande accrue de meilleurs services de transport de surface, qui sont au cœur des activités de la SPFL.

L'étude réalisée par le groupe de consultation Roche-Deluc en l'an 2000 a révélé que le nombre de camions ayant traversé le pont Champlain a doublé de 1993 à 2002, ce qui représente une augmentation moyenne de 11 % par an. En 2002, 4,5 millions de camions ont traversé le pont, par rapport à moins de 2 millions en 1992.

Cette augmentation a un impact direct sur la structure du pont. C'est la raison pour laquelle la SPFL a traité en priorité la construction d'une autoroute de dégagement autour de Montréal (l'autoroute 30). Une étude récente commandée par PJCCI a montré que, sans la construction de l'autoroute 30, le nombre croissant de camions utilisant le pont Champlain réduirait de beaucoup sa durée de vie utile.

La densité de population de la région métropolitaine de Montréal est très élevée. De plus, on a remarqué aux cours des dernières années une augmentation constante de la circulation sur les ouvrages de la Société. Cela est dû, entre autres facteurs, au phénomène de l'extension tentaculaire urbaine, ainsi qu'à l'augmentation du nombre de voitures sur la Rive-Sud de Montréal et de la quantité de marchandises transportées par camion.

En outre, le pont international de la Voie maritime et le pont international des Mille-Îles figurent respectivement aux septième et huitième rangs des ponts internationaux entre le Canada et les États-Unis au chapitre du volume de circulation.

Facteurs externes ayant des incidences sur les opérations

La valeur monétaire des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis est un des principaux facteurs déterminants du volume de circulation frontalière entre les deux pays. Les exportations du Canada aux États-Unis sont passées de 270 milliards de dollars en 1998 à 345 milliards de dollars en 2002, ce qui représente 87 % du total des exportations du Canada vers tous les pays (source : Statistique Canada). On doit toutefois remarquer que la répartition de ces exportations a beaucoup changé. En effet, au cours des cinq dernières années, les exportations de l'Ontario vers l'État de New York ont diminué de 34 %, alors que les exportations vers la Californie ont augmenté de 41 %. L'effet du ralentissement économique de l'État de New York, combiné à celui de la redistribution du commerce entre l'Ontario et les États-Unis, a eu une grande incidence sur la circulation de camions sur les ponts internationaux de la SPFL.

De plus, les retards causés par l'intensification des inspections de douanes et d'immigration au niveau des ponts internationaux ont nui aux voyages discrétionnaires pour le tourisme, les achats et autres activités. Au cours de la dernière année, la circulation sur le pont international de Sault Ste. Marie a diminué de plus de 10 % et celle sur le pont international des Mille-Îles de 5 %. Seul le pont international de la Voie maritime a connu une augmentation de circulation de 2 %, mais celle-ci provenait de l'augmentation du nombre de traversées d'autochtones bénéficiant d'une exonération du droit de passage.

Examen des occasions

Le SPFL, en collaboration avec la Commission de la Capitale nationale (CCN) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), a commandé des études de diligence raisonnable ayant trait à l'ingénierie et à la gestion. Ces études ont pour but de définir les besoins en matière d'immobilisations et de gestion des cinq ponts de la Commission de la Capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. Ces études ont été axées sur des scénarios prévoyant que la CCN resterait propriétaire de ces cinq ponts, tandis qu'une agence gouvernementale, à savoir la SPFL, gèrerait l'exploitation intégrée des cinq ponts.

De plus, dans la perspective de rationaliser la circulation dans la région métropolitaine de Montréal, la Société a amorcé plusieurs études de circulation et de faisabilité (*) concernant l'autoroute 30 de contournement de Montréal. Les données de ces études (*) ont permis à la Société de démontrer qu'il faut agir rapidement face à la congestion des ponts, afin d'éviter de graves problèmes de circulation dans un proche avenir.

En bref, l'achèvement de l'autoroute 30 et de ses connexions aux autoroutes existantes se fera en deux étapes. Une première section à double chaussée et à quatre voies, longue de près de 8 km, sera d'abord construite entre Candiac et Sainte Catherine. Puis, une deuxième section à double chaussée et à quatre voies, longue de 35 km, sera construite entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. Cette deuxième section comprendra deux ponts importants enjambant le fleuve Saint-Laurent et sa voie maritime. On prévoit que les travaux relatifs à ces sections seront réalisés dans le cadre d'un partenariat entre les secteurs public et privé.

Les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé publiquement les engagements fédéral et provincial d'achever l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion au plus tard en 2009.

* Étude des ponts de la Rive Sud – Solutions globales : Transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc (août 2000)



Accès au pont Jacques-Cartier par la Rive-sud.

Service à la clientèle et relations avec les intervenants

La SPFL est consciente du fait qu'une circulation fluide sur ses ouvrages a un impact positif énorme sur les économies régionale, provinciale et canadienne, ainsi que sur la sécurité des usagers et de l'environnement. Par conséquent, nos cadres supérieurs recherchent constamment de nouvelles solutions pour diminuer les embouteillages sur les ponts.



Travaux de peinture sur le pont Jacques-Cartier.

Système de train léger (STL)

La Société siège à un comité directeur composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial. Ce comité étudie la faisabilité de construire un système de train léger dans la région métropolitaine de Montréal.

En 2001, le gouvernement fédéral, par l'entremise de Développement économique Canada (DÉC) et de la SPFL, et en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, a accepté d'accorder une subvention de 14 millions de dollars pour la réalisation d'une étude de faisabilité. La SPFL apporte une contribution d'un million de dollars à ce projet, tandis que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) gère ces études et en fait rapport au comité directeur composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial.

Ce STL relierait le couloir de l'autoroute 10 au centre-ville de Montréal. Cet effort conjoint vise à répondre au besoin de trouver une solution à long terme en matière de transport public en utilisant l'estacade existante du pont Champlain.

Si ce projet voit le jour, il contribuera à désengorger les ponts de la Rive Sud, ce qui sera salutaire pour l'environnement et l'économie de la région de Montréal. Ce système de train léger permettrait de maintenir la capacité de transport public dans le couloir du pont Champlain tout en allégeant d'environ 1 500 véhicules par heure de pointe la circulation sur les ponts de la Rive-Sud.

On a déjà déterminé la disposition des rails, la technologie du système et le niveau prévu de la demande de trafic. Il reste à achever les études d'ingénierie de la valeur et les analyses coût-avantages.

Système de surveillance télévisée en circuit fermé

La SPFL a accordé en 2003 à Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée une subvention pour des travaux ayant trait à la modernisation du système de surveillance télévisée en circuit fermé (SSTCF) et des réseaux de télécommunications des ponts Jacques-Cartier et Champlain, ainsi que de l'autoroute Bonaventure.

Ces travaux comprenaient le remplacement du système dépassé de caméras en noir et blanc par un nouveau système moderne de caméras en couleur, ainsi que l'amélioration du centre de surveillance. Ce nouveau système, mis en œuvre par la Sûreté du Québec, permettra aux forces policières d'effectuer une surveillance plus précise et plus étendue. Cet investissement entre dans le cadre d'un système intelligent de transport (SIT) visant à assurer une circulation fluide.

Pont international des Mille-Îles

Le projet d'élargissement de la travée est du pont a été reporté de 2003 à 2004. Mais ce projet demeure nécessaire car l'Agence du revenu du Canada (ARC) met en œuvre depuis décembre 2003 au pont des Mille-Îles un programme d'expéditions rapides et sécuritaires permettant de dédouaner à l'avance les camions. Ce projet d'élargissement rendra la circulation beaucoup plus fluide.

Le contrat pour l'adjonction d'une nouvelle voie en direction sud sur l'autoroute 137 a été octroyé le 3 septembre 2003. La province de l'Ontario a décidé de financer intégralement ces améliorations. Cependant, le volet SIT n'a pas encore été complètement élaboré. À l'origine, ce projet était conjoint entre les gouvernements fédéral et provincial, les deux paliers de gouvernement l'ayant approuvé. Mais la province a maintenant décidé de réaliser seule ce projet.

Environnement

En 2003, PJCCI, en collaboration avec Environnement Canada, a analysé et testé la toxicité de la nappe phréatique située sous un vieux dépotoir de l'île de Montréal, à proximité du fleuve Saint-Laurent. Il se peut qu'une partie de cette propriété, entretenue, gérée et contrôlée par la Société, doive faire l'objet d'importantes mesures d'atténuation pour prévenir la pénétration de contaminants dans le fleuve.

Les résultats des tests seront connus en 2004 et ils permettront de déterminer les mesures d'atténuation adéquates, en collaboration avec les agences de réglementation environnementale. Toutefois, ceci reste à déterminer car l'obtention d'un financement spécial pour l'application de telles mesures correctives nécessiterait l'approbation du Conseil du Trésor.

La SPFL gère les risques liés à la détérioration de la travée du chenal nord du pont international de la Voie maritime à Cornwall en étudiant les incidences soit de sa réparation, soit de son remplacement par un pont à travée basse.

La SPFL finance actuellement une évaluation environnementale (ÉE) de ces deux options. La réparation ou le remplacement éventuels de cet ouvrage réduirait de beaucoup ses coûts d'entretien.

Plusieurs avantages de l'option de remplacement de l'ouvrage par un pont à travée basse ont été circonscrits jusqu'à présent, notamment :

- ◆ des coûts d'entretien moindres;
- ◆ la diminution de la distance à parcourir entre l'île de Cornwall et la ville de Cornwall;
- ◆ la suppression de l'alignement du virage existant;
- ◆ l'amélioration globale de la fluidité de la circulation;
- ◆ la sécurité accrue de nos clients.

La SPFL a collaboré de près avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne dans le but de garantir que l'ÉE sera achevée au plus tard en juin 2004. Cette date butoir donne à Transports Canada suffisamment de temps pour réviser le rapport et obtenir le financement nécessaire pour réaliser l'option choisie. Si on opte pour la construction d'un nouveau pont à travée basse, l'échéancier du projet prévoit le début des travaux en juillet 2007 et l'ouverture du nouveau pont à la circulation en novembre 2008.

En 2003, la CPIVM a respecté les pratiques normalisées suivantes : confinement intégral des zones de sablage des tours de déviateurs de câbles du pont du chenal sud, récupération de la poussière et des matériaux provenant du sablage, surveillance des niveaux de plomb dans l'air ambiant et élimination adéquate de tous les matériaux. En outre, la CPIVM a surveillé l'efficacité de ses installations de traitement des eaux usées, identifié des sources d'infiltration des eaux souterraines et préparé les spécifications pour la réparation des canalisations d'eaux usées.



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

GESTION DES RISQUES

ÉVALUATION DES RISQUES – Au cours de l'exercice 2003-2004, le comité de gestion des risques de la Société, ainsi que ceux de Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, ont entrepris une évaluation complète des risques liés à leur exploitation. Ces évaluations visaient à examiner les risques connus, et à circonscrire de nouveaux risques ainsi que leur probabilité et leurs conséquences, les mesures de contrôle à prendre pour chacun, et l'état de préparation et le niveau de vulnérabilité de la Société et de ses filiales. En continuant à appliquer les méthodes actuelles de gestion des risques et en les renforçant pour l'avenir, la Société et ses filiales continuent à gérer les risques auxquels sont exposés les usagers de leurs infrastructures, tout en assurant une fiabilité accrue de ces dernières.

INVITATION À DES COURTIER D'ASSURANCE – Le comité de gestion des risques de la Société, pour appliquer la réglementation prônée par le Conseil du Trésor, a invité trois principaux courtiers d'assurance à venir faire une présentation conceptuelle d'assurance dans le but d'établir si la Société et ses filiales sont adéquatement assurées et de déterminer si leur assureur les sert bien et à un prix raisonnable. À la suite de ce processus, le comité a recommandé la nomination pour cinq

ans d'un courtier dont la rémunération serait à base tarifée plutôt qu'à la commission, réduisant ainsi de beaucoup les coûts globaux. De plus, les polices d'assurance annuelles ont été renouvelées avec des économies de 67 000 dollars, et ce, sans réduction de couverture.

ÉTUDE SUR LE TERRORISME – En plus des évaluations des risques effectuées par la Société et ses filiales, un expert-conseil embauché par Transports Canada a examiné la vulnérabilité de tous les ouvrages. Son rapport a donné lieu à des mesures de protection des ouvrages en fonction des priorités.

INFRASTRUCTURES – En plus des inspections régulières effectuées par le personnel, les infrastructures sont inspectées tous les ans par des firmes d'ingénierie spécialisées dans l'inspection des ouvrages d'ingénierie civile. Pour faire l'entretien principal et courant de ces ouvrages, on se base sur les rapports détaillés de ces firmes, indiquant les mesures prioritaires à prendre.

RAPPORTS FINANCIERS ET VÉRIFICATION – La Société et toutes les filiales fournissent régulièrement des rapports financiers à leurs comités de vérification et conseils d'administration respectifs. Mis à part les vérifications effectuées par le Bureau du vérificateur général du Canada, la SPFL et ses filiales s'imposent chaque année des vérifications internes évaluant certains volets de leurs affaires.

Partenariats

La SPFL a noué des relations de travail avec des agences fédérales et d'État américaines, des agences des gouvernements canadien et provinciaux, des conseils des Premières nations, des gouvernements municipaux et des organismes communautaires et commerciaux. Beaucoup de ces groupes collaborent dans le cadre des impératifs de sécurité frontalière. Pratiquement tous les intervenants à qui la SPFL a affaire souhaitent que la circulation soit fluide, efficace et sécuritaire.

Gestion du rendement

La Société et ses filiales ont adopté des indicateurs de performance et des systèmes de mesure afin d'améliorer la gestion de leurs activités. Ces mesures, et notamment l'examen de la peinture, du pavage, des débits de circulation et de la satisfaction des usagers, seront utilisées en 2004 sur tous les ponts de la région métropolitaine de Montréal.

Ceci nous permettra de circonscrire les mesures à prendre pour mieux gérer les risques associés à nos opérations.



Au poste de péage du pont de Cornwall.

Faits saillants financiers



Pont international des Mille-Îles.

Faits saillants financiers

SURVOL DE L'EXERCICE 2003-2004

<i>en milliers de dollars</i>	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004
Revenus	6 759	10 299	12 091	13 219	13 075
Dépenses	32 400	38 497	41 857	33 805	46 309
Proportion des dépenses couvertes par les revenus	20,9 %	26,8 %	28,9 %	39,1 %	28,2 %
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 168	27 966	26 726	23 345	30 622
Acquisitions d'immobilisations	2 877	6 612	68 347	61 646	3 247
Amortissement des immobilisations	2 740	3 249	3 658	4 122	5 843

Les revenus de la Société ont diminué pour la première fois depuis sa constitution. Les revenus de péage, qui avaient considérablement diminué en première partie de l'année, ont montré des signes encourageants de croissance en fin d'année.

Mise en place quotidienne de la voie réservée aux autobus à l'heure de pointe sur le pont Champlain.



Les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation servent à financer le déficit d'exploitation des ponts de la région de Montréal, ces derniers n'ayant pas de péage. Le défi est d'optimiser la gestion de tous les projets de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, propriétaire et gestionnaire de ces ponts.

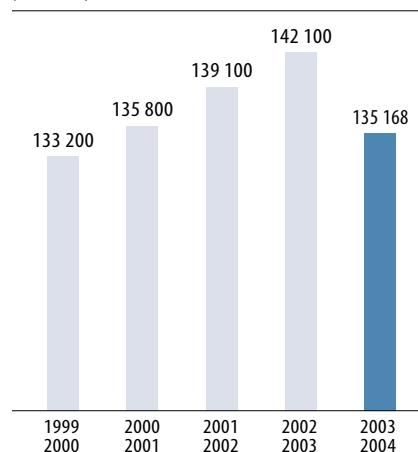
Les acquisitions d'immobilisations ont été de 3,2 millions de dollars au cours du dernier exercice et de 61,6 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Elles ont été principalement constituées de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Ce projet de 127 millions de dollars a été complété avec succès et à l'intérieur des délais prévus.

La Société a adopté une démarche commerciale dans la gestion et l'exploitation de ses ponts et cherche sans cesse de nouveaux débouchés pour accroître les revenus et réduire les coûts. Sa politique de péage et ses projets visant à réduire les coûts en recourant à l'impartition des services ainsi que ses mesures d'efficacité en attestent. La SPFL et ses filiales recherchent des possibilités génératrices de recettes à chacun de ses emplacements à la suite des projets fructueux réalisés à Montréal.

Les panneaux publicitaires du secteur privé à Montréal rapporteront environ 60 millions de dollars grâce à un contrat de 15 ans; près de 95 % de ces revenus seront réinvestis dans les ponts de Montréal.

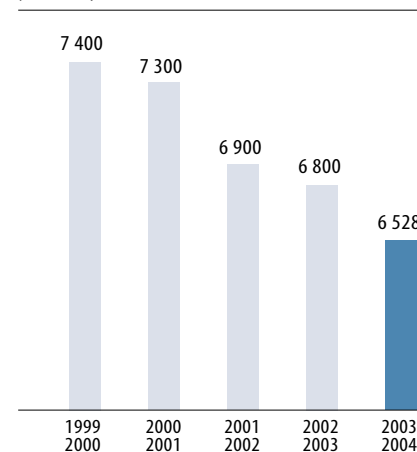
L'importance de la circulation sur les ponts internationaux est étroitement liée aux contextes politique et économique.

NOMBRE DE PASSAGES
INSTALLATIONS DE LA RÉGION DE
MONTRÉAL ⁽¹⁾
(en milliers)



¹ Étude des ponts de la Rive Sud - Solutions globales : Transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc (Août 2000)

NOMBRE DE PASSAGES
PONTS INTERNATIONAUX ⁽²⁾
(en milliers)



² Sources :
Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority et La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
Rapport final de vérification du pont international,
Joint International Bridge Authority

Faits saillants financiers

Analyse des revenus

Les principaux éléments de revenus proviennent des péages, des panneaux publicitaires, des baux et permis et de l'exploitation du pont international des Mille-Îles.

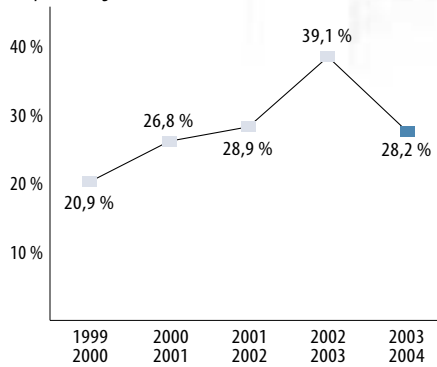
Les passages, en particulier le transport routier, ont repris le terrain perdu en début d'année, et ce, à tous les ponts internationaux. Dans l'ensemble, les revenus tirés des péages ont diminué légèrement au cours de l'année.

La parité des droits de passage exigés au pont des Mille-Îles, combinée à l'augmentation du péage au pont international de la Voie maritime en 2002, a contribué à atténuer les effets de la diminution du nombre de passages. La SPFL compte faire en sorte que les revenus tirés de ses structures soient optimisés.

Comme les ponts à péage doivent être auto-financés, il est essentiel qu'ils génèrent des revenus suffisants pour couvrir tous leurs frais, y compris les dépenses en immobilisations. À cet égard, les éléments suivants exercent une pression à la baisse considérable sur leur niveau de revenus :

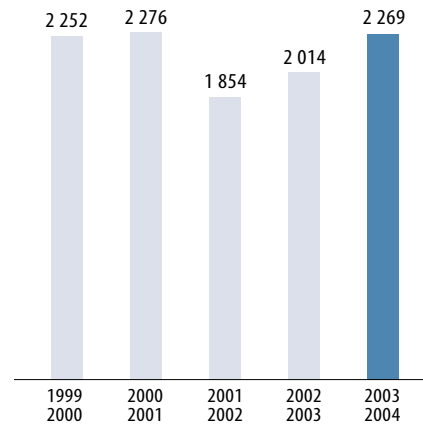
PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES

(en pourcentage)



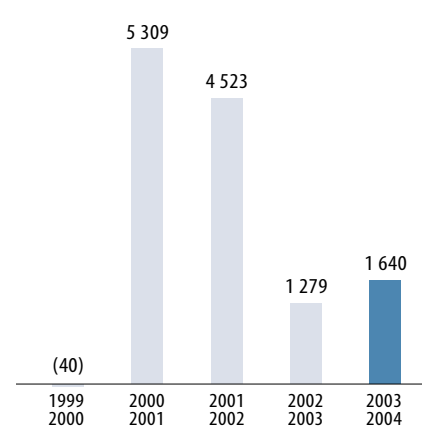
REVENUS D'EXPLOITATION TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

(en milliers de dollars)



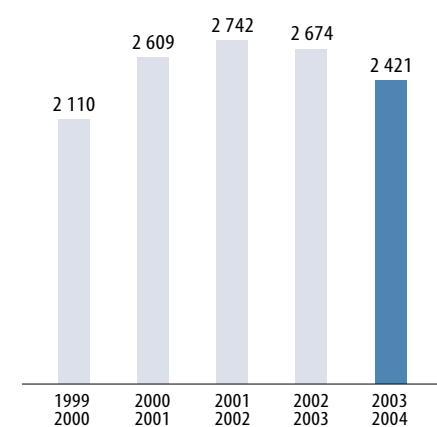
FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)



BAUX ET PERMIS

(en milliers de dollars)

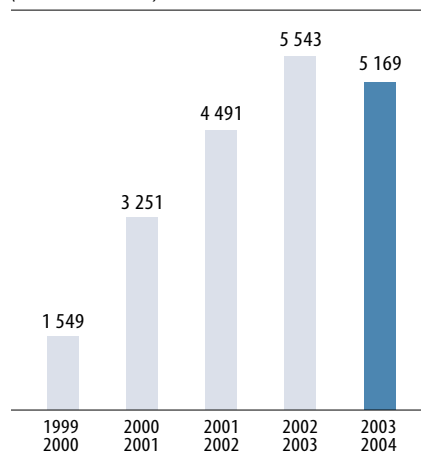




- ◆ plus de 60 % des usagers du pont international de la Voie maritime sont exonérés de péages en raison d'une décision du gouvernement au moment de sa construction visant les résidents d'Akwesasne;
- ◆ l'augmentation des contrôles douaniers, à la suite des événements du 11 septembre 2001;
- ◆ l'achalandage du pont international de Sault Ste. Marie, constitué à 95 % de déplacements non obligatoires, c'est-à-dire autres que commerciaux, entraîne des variations de revenus imprévisibles.

Le pont international de Sault Ste. Marie a connu une baisse de circulation au cours des dernières années. Bien que la circulation commerciale reste passablement stable, elle ne représente que 5 % de la totalité des déplacements. Nous élaborons présentement des scénarios en vue d'établir les rajustements de péage nécessaires et de fixer les reports de projets d'immobilisations pour atteindre l'autosuffisance. Si aucune mesure n'est prise, les propriétaires, tant canadien qu'américain, risquent de connaître un déficit d'ici environ cinq ans.

PÉAGE
(en milliers de dollars)



* Les revenus tirés des péages ont diminué pour la première fois depuis la création de la SPFL. Les passages accusés une baisse importante en début d'année mais ont repris de la vigueur en fin d'année. Néanmoins, plus de 60 % des usagers, c'est-à-dire les membres de la communauté Mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péage.

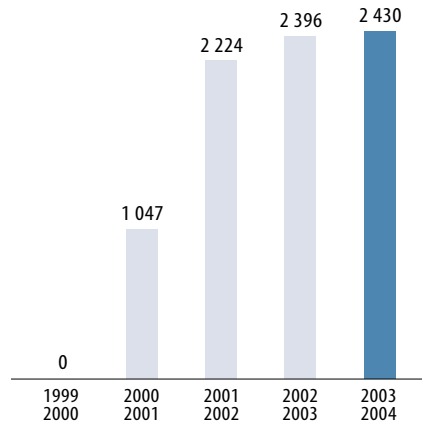
Flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004
Activités d'exploitation	2 376	894	2 578	7 332	2 293
Activités d'investissement	(2 683)	(5 100)	(64 189)	(61 628)	(2 921)
Activités de financement	267	9 515	66 134	55 575	2 268
Total	(40)	5 309	4 523	1 279	1 640

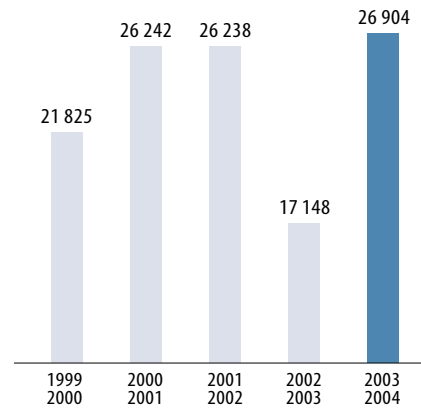
Les flux de trésorerie provenant de l'exploitation ont été positifs au cours des quatre dernières années. Les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation sont nécessaires pour y parvenir.

Faits saillants financiers

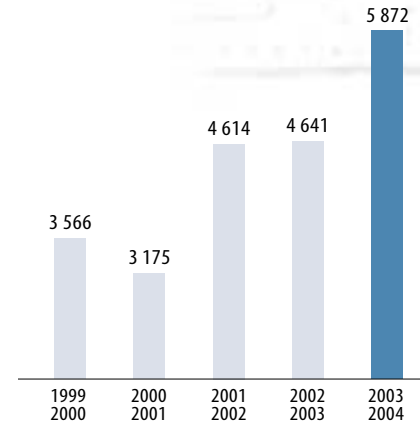
PANNEAUX PUBLICITAIRES ⁽¹⁾
(en milliers de dollars)



ENTRETIEN ⁽²⁾
(en milliers de dollars)



FONCTIONNEMENT ⁽³⁾
(en milliers de dollars)



(1) Les revenus des panneaux publicitaires ont été légèrement plus élevés que ceux de l'année dernière. Ils représentent 19% des revenus totaux de la SPFL, soit 2,4 millions de dollars.

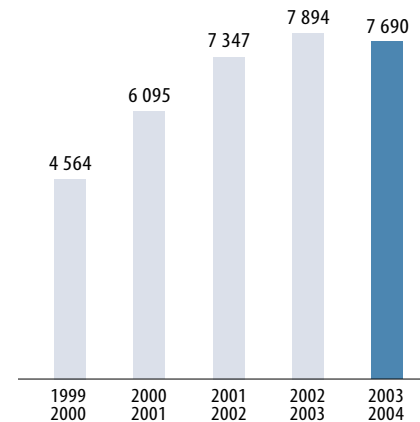
(2) Les dépenses d'entretien ont connu une augmentation significative de plus de 10 millions de dollars en 2003-2004. Cette augmentation est due en grande partie à la hausse des dépenses relatives aux ponts de la région de Montréal, pour lesquels les coûts d'entretien ont été en partie capitalisés dans le cadre de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées, compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur utilisation excessive par rapport aux prévisions établies au moment de leur construction et de l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

(3) Les frais de fonctionnement sont liés aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À Montréal, un contrat annuel de l'ordre de trois millions de dollars a été conclu avec la Sûreté du Québec pour assurer la surveillance des ponts.

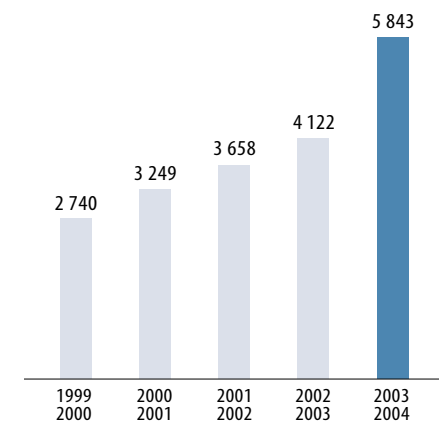
(4) Les coûts d'administration ont légèrement diminué. Ces coûts se sont stabilisés depuis l'intégration de la dernière filiale acquise en octobre 2000. La SPFL entend maintenir le contrôle de ses frais généraux.

(5) L'augmentation de 1,721 million de dollars en coûts d'amortissement est attribuable aux dépenses importantes en immobilisations réalisées au cours des dernières années et, surtout, à l'amortissement annuel de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier.

ADMINISTRATION ⁽⁴⁾
(en milliers de dollars)



AMORTISSEMENT ⁽⁵⁾
(en milliers de dollars)





Pont international de Sault Ste. Marie.

Défis dans le domaine du service à la clientèle

La SPFL s'efforce de trouver des moyens de garantir une circulation fluide sur ses ouvrages. Donc, elle continuera à siéger au comité directeur conjoint, comprenant des représentants des gouvernements fédéral et provincial, sur les études relatives à un système de train léger dans la région métropolitaine de Montréal.

De plus, la SPFL sera membre d'un nouveau comité, composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial, pour l'achèvement de l'autoroute 30. Une fois achevée, l'autoroute 30 :

- ◆ offrira un itinéraire de détournement au sud de Montréal, de son intersection avec l'autoroute 20 à Sainte-Julie jusqu'à la jonction entre les autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion, ce qui améliorera la circulation sur les autoroutes 10, 15, 20 et 40 grâce à l'amélioration du réseau routier;

- ◆ permettra de diminuer le nombre de camions empruntant les ponts existants (soit plus de 2 millions par an), ce qui réduira les coûts d'entretien et prolongera la durée de vie utile des ponts actuels;

- ◆ facilitera l'accès aux marchés de l'Ontario, du centre des États-Unis, de l'est du Québec et des provinces de l'Atlantique;

- ◆ réduira les embouteillages sur l'île de Montréal, sur les ponts la reliant à la Rive-Sud et sur la route 132, ce qui contribuera à diminuer les émissions de gaz à effet de serre;

La Société et ses filiales continueront à réaliser les travaux prévus sur leurs ouvrages, et plus particulièrement :

- ◆ le programme de nettoyage et de peinture des ponts Jacques-Cartier, Champlain et Honoré-Mercier;

- ◆ la planification et les études préliminaires du remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier (prévu en 2006 et 2007);

- ◆ la restauration intégrale des voies d'accès au tunnel de Melocheville;

- ◆ l'élargissement de la travée est du pont pour améliorer la circulation des camions au pont international des Mille-Îles.



Pendant l'exercice 2003-2004, la CPIVM a coordonné l'entretien du pont du chenal sud. Ainsi on a terminé la peinture des tours de déviateurs de câbles, amorcé la peinture des câbles de suspension, et effectué une étude relative à la méthodologie et aux coûts de la peinture des poutres de renforcement et des viaducs.

L'entretien du pont du chenal nord a inclus l'inspection du tablier en béton, l'enlèvement des matériaux épars et la conception et l'installation de panneaux de maillage en acier dans des emplacements choisis du dessous du pont.

Peu importe les résultats des évaluations environnementales, la SPFL devra remplacer ou réparer dans trois à cinq ans le tablier du pont du chenal nord. On commencera donc dès l'an prochain à élaborer le plan de conception du déplacement du poste de péage du pont international de la Voie maritime.

En 2005, le pont Jacques-Cartier fêtera son 75^e anniversaire. Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a mis en place un comité spécial chargé d'étudier les scénarios possibles et de planifier des activités visant à souligner cet événement.

Sécurité

La sécurité des usagers de ses ouvrages est une priorité pour la SPFL. Le comité de gestion des risques de la Société a identifié les principaux risques pour l'exploitation de ses actifs. Ses filiales révisent et mettent constamment à jour leurs plans de préparation aux situations d'urgence.

La CPIVM a révisé les recommandations émanant des évaluations de la sécurité, et elle a établi les priorités pour leur application. Elle a aussi révisé son Plan d'action en cas d'urgence ou de crise (PAUC) et elle participe aux réunions et aux exercices de planification d'urgence de la zone locale. La CPIVM prévoit aussi participer aux réunions de coordination du PAUC avec les autres filiales, harmoniser la présentation du PAUC et assurer la liaison avec Transports Canada en ce qui concerne les futures études et les programmes de sécurité subventionnés. Les administrateurs chargés de surveiller les intérêts de la SPFL dans le pont international de Sault Ste. Marie prévoient aussi d'entreprendre une étude de sécurité similaire.

De plus, la SPFL révisé son entente avec le ministère des Transports du Québec afin d'intégrer le système intelligent de transport (SIT) de la Société au Centre de contrôle de la circulation du MTQ et de continuer à fournir aux usagers des messages en temps réel portant sur les embouteillages, les travaux routiers et la sécurité, étant donné que cette initiative s'est avérée efficace.

Défis en matière de ressources financières

La SPFL exploite deux types d'ouvrages : les ponts internationaux qui génèrent des revenus de péage pour couvrir leurs frais d'entretien et d'exploitation, et les ponts de la région métropolitaine de Montréal financés en grande partie par des crédits parlementaires.

Par exemple, à Cornwall, 95 % des revenus de la CPIVM proviennent du péage du pont. À ce titre, cet ouvrage ressemble à tous les autres ponts et tunnels reliant le Canada et les États-Unis. Cependant, le contexte d'exploitation de la CPIVM est totalement différent à cause de sa situation géographique unique et de ses relations avec les Mohawks d'Akwesasne.

Aux autres traversées, tous les usagers paient des droits de péage. Mais la CPIVM opère dans un contexte où elle ne peut pas percevoir les droits de péage de plus de 60 % des usagers du pont, à cause d'une décision gouvernementale accordant le passage gratuit aux Mohawks d'Akwesasne, ce qui nuit grandement à la Corporation. Le pont international de la Voie maritime est le seul pont au Canada dont l'exploitation doit subir de telles contraintes.

Comme c'est le cas pour toutes les autres traversées internationales, la guerre en Irak a beaucoup perturbé le débit de circulation au printemps de 2003. Malgré tout, les recettes sont lentement revenues à la normale au cours de l'année, pour finalement s'avérer très fortes en fin d'année.



Relevé technique effectué sur le pont international de la Voie maritime.

Laissez-passer de la CPIVM à Cornwall

L'exploitation continue d'une traversée entre Cornwall et l'île de Cornwall est vitale pour la communauté d'Akwesasne, pour l'économie locale de la ville de Cornwall et pour la CPIVM.

Depuis l'ouverture du pont en 1962, la CPIVM procure des laissez-passer gratuits aux Mohawks d'Akwesasne. En 2003, ce programme a coûté plus de 4,5 millions de dollars en revenus de péage perdus.

Pendant l'exercice 2003-2004, le nombre des passages gratuits a augmenté, aussi bien en chiffres réels qu'en pourcentage du nombre total de passages. Le nombre de personnes refusant de payer le péage ou de montrer un laissez-passer, provenant en grande partie de la communauté Mohawk, a continué à augmenter et a même dépassé les 40 000 passages lors de certains mois. Cette situation est exacerbée par l'absence totale d'une quelconque présence policière dans le corridor que possède le gouvernement fédéral.

De plus, Transports Canada, conjointement avec AINC, la SPFL et la CPIVM, a mis en place en septembre 2000 un programme de laissez-passer pour les résidents Mohawks accordant des passages gratuits supplémentaires à des membres de la communauté Mohawk. Ce programme visait à répondre aux préoccupations des Mohawks au sujet des incidences économiques et sociales d'avoir un poste de péage comme porte d'entrée à leur communauté, et pour prévenir les protestations et les manifestations qui n'auraient pas manqué de perturber la circulation internationale.

Le programme devait durer trois ans, soit jusqu'à l'achèvement d'une étude binationale de la traversée proposant des recommandations de solutions à plus long terme au problème du péage. Cette étude binationale ne sera achevée qu'au courant de l'année 2004, ce qui nécessitera une prolongation du programme de laissez-passer si on veut pouvoir tenir compte des conclusions de l'étude.

La Société entend élaborer des scénarios prévoyant l'autosuffisance financière de tous les ponts à péage d'ici 25 ans. Selon les données préliminaires, c'est le pont international de Sault Ste. Marie qui posera le défi le plus difficile, suivi de près par le pont international de la Voie maritime sur lequel les Mohawk peuvent passer gratuitement, si bien que moins de 40 % des usagers doivent défrayer le coût total d'exploitation et d'entretien du pont.

En 2003, le programme de laissez-passer pour les résidents Mohawks a coûté plus de 400 000 dollars en revenus perdus. AINC a subventionné partiellement ce programme, au niveau de 150 000 dollars en tout au cours des deux premières années, et de 100 000 dollars supplémentaires à venir pour 2003, mais il n'est pas garanti que ce ministère maintiendra son soutien financier.

La CPIVM a organisé un atelier portant sur le problème du péage à l'intention des intervenants. Cet atelier avait pour but d'examiner les options d'amélioration de la rentabilité de l'administration, de la collecte et de l'application des péages.



Peinture des câbles du pont international de la Voie maritime.

Recherche de financement pour des projets importants

Le plus gros défi auquel la SPFL doit faire face consiste à financer des projets importants de remise en état et de construction.

En ce qui concerne les ponts internationaux, la SPFL et ses filiales n'ont pour la plupart aucune réserve en capital, et un flux d'encaisse très peu élevé. Les recettes du péage constituent donc la seule source de revenus disponible pour défrayer les coûts d'exploitation et d'entretien.

Finalement, en plus d'inciter toutes les traversées internationales à maintenir une parité des échanges de devises avec leurs homologues américains, la CPIVM augmentera les droits de péage tous les trois ans. Ces augmentations correspondront au taux d'inflation, de manière à ce que les tarifs demeurent concurrentiels.

En ce qui concerne les ouvrages de la région métropolitaine de Montréal, la SPFL et sa filiale PJCCI sont toujours à la recherche de solutions novatrices de financement des principaux travaux de réparation. En fait, vu la nature limitée des fonds publics et le manque de revenus de péage, il est essentiel de recourir à d'autres méthodes. La réussite du programme de vente d'espaces publicitaires commerciaux démontre clairement les bénéfices financiers importants apportés par les solutions novatrices.

Révision des ententes binationales

Pont international de la Voie maritime

L'entente binationale entre le prédécesseur de la Société et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* ne traite pas spécifiquement de la question de responsabilité des propriétaires en cas de déficit. La *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* maintient qu'elle n'est responsable d'aucun déficit.

La SPFL a rencontré la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* en 2003 dans le but de réviser l'entente binationale. La CPIVM a examiné à fond cette entente dans le cadre de son processus de planification stratégique, auquel son conseil d'administration a participé. On poursuit les travaux sur ce sujet.

Société du pont de la rivière Ste Marie

L'entente intergouvernementale entre l'État du Michigan et la Société du pont de la rivière Ste Marie confie la gestion, l'administration et l'exploitation du pont à l'*International Bridge Administration*, une unité administrative du *Michigan Department of Transportation* (MDOT).

Plusieurs problèmes ont surgi au cours des deux dernières années. Ils préoccupent au plus haut point la Société du pont de la rivière Ste Marie, à tel point que son conseil d'administration a adopté une résolution demandant à ses représentants siégeant à la *Joint International*

Bridge Authority de renégocier des modalités plus acceptables, faute de quoi ils devraient faire appliquer la clause de l'entente prévoyant sa résiliation au bout d'un an.

Une des principales préoccupations relatives à cette entente concerne le fait qu'il faut exiger que le MDOT effectue des paiements paritaires correspondant à toutes les dépenses encourues pour les installations douanières ou d'immigration canadiennes. De plus, l'entente ne définit pas quelle est la responsabilité des propriétaires en cas de défauts pouvant survenir, et on s'inquiète des pouvoirs dont dispose la *Joint International Bridge Authority* par rapport au *Michigan Department of Transportation*.

Transports Canada, en collaboration avec la SPFL, a révisé en détail l'entente intergouvernementale, et a défini des options visant à traiter les points préoccupants. Transports Canada, la SPFL et le MDOT sont en cours de discussion au sujet de la révision éventuelle de l'entente.

La SPFL et Transports Canada ont amorcé des discussions à propos de l'exigence de l'Agence des douanes et du revenu du Canada d'apporter des améliorations importantes à ses installations dans cinq ans environ.



Inspection du béton au pont international de la Voie maritime.

Défis ayant trait à la préservation de l'environnement

Au cours des cinq dernières années (1999 à 2003), la Société a effectué pour environ 27 millions de dollars en travaux de peinture sur les ponts Jacques-Cartier, Champlain et Honoré-Mercier. On estime qu'environ 50% du coût total de ces travaux de peinture (soit 13,5 millions de dollars) sont attribuables aux mesures visant à protéger adéquatement l'environnement, qui comprennent les systèmes de confinement intégral, ainsi que la collecte et le traitement des débris provenant de l'écaillage de la peinture qui inclut des peintures à base de plomb.

On estime qu'environ 3,4 tonnes de débris (mélange de sable et de peintures à base de plomb) sont produites chaque fois qu'on repeint une surface de 100 m². Or, ces débris doivent être traités de façon écologique. En ce qui concerne les travaux de peinture entrepris en 2003 sur le pont Jacques-Cartier, le transport et l'élimination des déchets représentent à eux seuls une dépense d'environ 130 000 dollars.

La SPFL a entrepris une évaluation environnementale du projet de remplacement du pont du chenal nord à Cornwall. Cette étude d'une durée de 15 mois se terminera en juin 2004 et elle servira de modèle pour de futures initiatives.

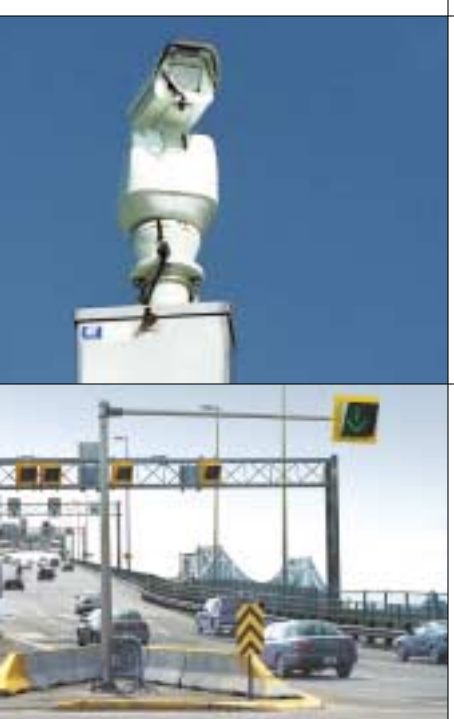
Toutes les filiales ont effectué l'inventaire des propriétés dont elles ont la gestion, et évalué leur état environnemental selon le système de classification du Conseil du Trésor. La prochaine étape pour la Société consiste à établir des objectifs relatifs à la gestion de ces propriétés.

Défis ayant trait à la promotion de notre expertise

Au cours de l'année à venir, la SPFL aura quatre objectifs relatifs à la promotion de son expertise.

LE PREMIER OBJECTIF consiste à garantir que les négociations avec la Commission de la Capitale nationale (CCN) et avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) visant à rapatrier à la SPFL la gestion des ponts de la rivière des Outaouais progressent de manière significative. Le SPFL, en collaboration avec la CCN et TPSGC, a commandé des études de diligence raisonnable ayant trait à l'ingénierie et à la gestion. Ces études ont pour but de définir les besoins en matière d'immobilisations et de gestion des cinq ponts de la Commission de la Capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. Les études analysent la propriété, la gestion financière et l'exploitation de ces ponts et examinent des scénarios prévoyant que la CCN resterait propriétaire de ces cinq ponts et en assurerait la gestion financière, tandis qu'une agence gouvernementale, à savoir la SPFL, serait chargée de leur exploitation intégrée. L'expert-conseil a indiqué que les économies globales annuelles pour le gouvernement pourraient dépasser les 200 000 dollars. Les négociations entre la CCN, TPSGC et la SPFL sont en cours.

En outre, TPSGC a manifesté son intérêt dans le transfert de la propriété d'autres ponts à la SPFL.



Caméras de surveillance vidéo et feux de voies au pont Jacques-Cartier.



Des discussions se poursuivront donc au sujet de l'éventuel transfert de deux ponts situés en amont de la rivière des Outaouais, à savoir le pont des Allumettes et le pont des Joachims, pour lesquels ont déjà effectué une étude de diligence raisonnable.

LE DEUXIÈME OBJECTIF consiste à jouer un rôle clé en maintenant son appui aux initiatives et activités du gouvernement fédéral, et en siégeant au comité directeur, composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial, surveillant l'achèvement de l'autoroute 30 sur la Rive-Sud de Montréal, une priorité clé en 2004-2005.

Pour l'instant, on prévoit que les travaux d'achèvement de l'autoroute 30 seront réalisés dans le cadre d'un partenariat entre les secteurs public et privé. On a notamment retenu la participation de la SPFL à ce projet en raison de son expertise de l'exploitation et de l'entretien des ponts, de son expérience de la mise en œuvre de projets selon la méthode de la conception-construction ainsi que pour le travail de base qu'elle a effectué dans le développement et la promotion du projet.

LE TROISIÈME OBJECTIF consiste à continuer à élaborer des occasions de partenariat avec Transports Canada et avec le ministère des Transports de l'Ontario dans le cadre de projets visant à faciliter le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis.

LE QUATRIÈME OBJECTIF consiste à poursuivre les efforts visant à réduire les coûts et à améliorer la performance de la SPFL afin de renforcer sa position à titre de partenaire essentiel apportant une valeur ajoutée. Ce faisant, en collaboration avec ses filiales, la SPFL continuera à faire son possible pour devenir un chef de file de l'industrie qui soit un modèle sur les plans des normes et de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages qui ressortent de sa compétence.

La SPFL et ses filiales ont défini et appliquent une série d'indicateurs de performance pour mieux évaluer ses progrès vers l'atteinte de divers objectifs. Ces indicateurs ont trait à des facteurs d'exploitation et d'entretien, aux ressources humaines, à des mesures de la circulation et aux relations avec la clientèle.

Cette initiative, qui tient compte de la mission et de la vision de la Société, vise à mettre en place et à perfectionner des lignes directrices régissant les activités courantes d'exploitation, d'entretien et de construction, à améliorer le processus annuel d'établissement du budget et la planification à long terme des immobilisations, et à établir des repères en matière de rentabilité financière et de meilleures pratiques. La Société et ses filiales ont commencé à appliquer ces indicateurs dès 2003.



Salle de contrôle des caméras de surveillance vidéo et des feux de voies des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

sous juridiction de la SPFL et de ses filiales



Circulation sur le pont Mercier.

Pont Jacques-Cartier

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe.

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal. La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 39,5 millions de véhicules par année.

Pont Champlain et autoroute Bonaventure

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les arrondissements de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la Voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint qui constituent un tablier en béton précontraint revêtu de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Champlain est estimée à 47,4 millions de véhicules par année, auxquels il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.

Estacade du pont Champlain

L'estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des Soeurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

Pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et la gestion du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la Voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 28 millions de véhicules par année.

Tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction. La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4,3 millions de véhicules par année.



Tunnel de Melocheville.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

sous juridiction de la SPFL et de ses filiales

Pont international des Mille-Îles

Ouvert en 1938 par le premier ministre MacKenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'État de New York. Sa construction a demandé 16 mois. Voilà une réalisation impressionnante à tous les égards! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Thousand Islands Bridge Authority* des États-Unis. Environ deux millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.

Pont international de Sault Ste. Marie

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière St. Mary's et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens passant par l'autoroute américaine 75 et de la route Transcanadienne. Environ 1,8 millions de véhicules traversent ce pont chaque année.

Pont international de la Voie maritime

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'état de New York, en passant par le territoire Mohawk d'Akwesasne, le pont international de la Voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

Au total, plus de 2,5 millions de véhicules, principalement des camions, empruntent ce pont chaque année.

À gauche :
le pont international des Mille-Îles.

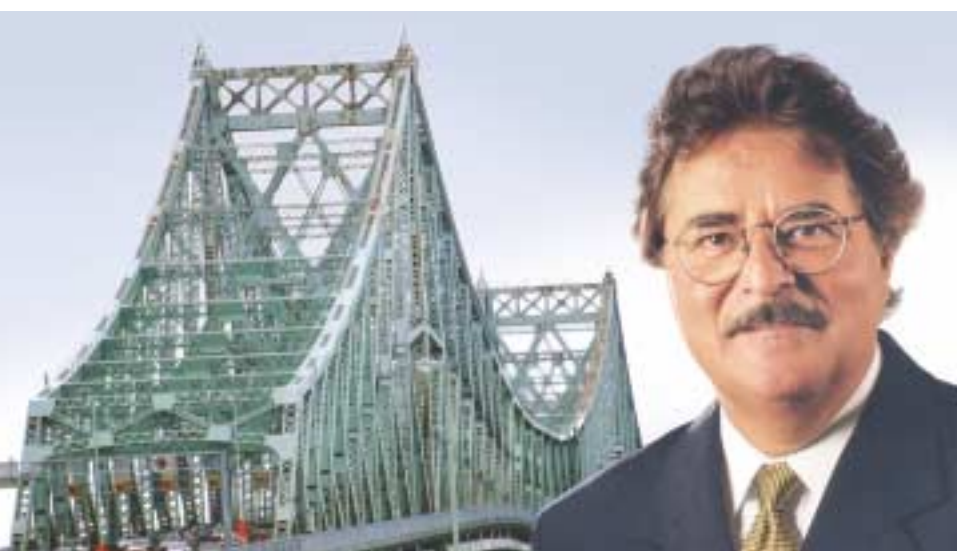
Au milieu :
le pont international de Sault
Ste. Marie.

À droite :
le pont international de la Voie
maritime.



CONSEILS D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS
Sommaires financiers

La Société des ponts Fédéraux Limitée -----	36
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée -----	38
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée -----	40
La Société du pont de la rivière Ste Marie -----	42
Tableau synoptique — SPFL -----	43
Évolution des méthodes de gouvernance de la SPFL et de ses filiales --	44



MICHEL FOURNIER

Conseil d'administration

Michel Fournier
*Président
et premier dirigeant*

Sheila Tremblay
Administratrice

Carole Workman
Administratrice

Yvon Bourget
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

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

André Girard
Vice-président, Communications

Gérard Lalonde
*Directeur, Services administratifs,
et trésorier*

Robin Rensby
Directeur senior, Ressources humaines

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et construction



SHEILA TREMBLAY



CAROLE WORKMAN



YVON BOURGET

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL

Comité de vérification	Comité de gouvernance d'entreprise	Comité sur l'environnement	Comité de gestion des risques
Carole Workman <i>Présidente</i>	Sheila Tremblay <i>Présidente, CPIVM, Administratrice, SPFL et TIBA (Présidente)</i>	Glen P. Carlin <i>Président</i>	Yvon Bourget <i>Président</i>
Sheila Tremblay <i>Membre</i>	Yvon Bourget, <i>Administrateur, SPFL et PJCCI (Membre)</i>	Hendrik H. Saaltink <i>Membre</i>	Norman B. Willans <i>Membre</i>
Yvon Bourget <i>Membre</i>	Sophie Joncas <i>Administratrice, PJCCI (Membre)</i>	Ian McPherson <i>Membre</i>	Gérard Lalonde <i>Membre</i>
	John M. Kroon <i>Administrateur, CPIVM et TIBA (Membre)</i>	Sylvie Lefebvre <i>Membre</i>	Robert J. Reid <i>Consultant</i>
	Gerald H. Johnston <i>Administrateur, CPIVM et JIBA (Membre)</i>	Raymond Denault <i>Membre</i>	
	Norman B. Willans <i>Avocat-conseil et secrétaire de la Société, SPFL Administrateur, PJCCI (Membre)</i>	Gérard Lalonde <i>Membre</i>	
		Thye Lee <i>Membre</i>	
		Bill Moulton <i>Membre</i>	
		Norman B. Willans <i>Membre</i>	

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le conseil d'administration est responsable de la gestion des affaires, activités et autres actes de la Société.



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

Conseil d'administration

Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Yvon Bourget
Administrateur

Sophie Joncas
Administratrice

Clément Côté
Administrateur

René Therrien
Administrateur

Norman B. Willans
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

Michel Fournier
Président

Glen P. Carlin
Directeur général

Sylvie Lefebvre
*Avocate-conseil
et secrétaire de la Société*

Daniel Dupuis
*Directeur,
Finances et administration*

Guy Mailhot
*Directeur,
Ingénierie*

Denis Dauphinais
*Directeur,
Construction et gestion de projet*

Raymond Denault
*Directeur,
Exploitation et entretien*

Comité de gestion

René Therrien
Président

Sophie Joncas
Membre

Clément Côté
Membre

Comité de gestion des risques

Glen P. Carlin
Président

Sylvie Lefebvre
Membre

Guy Mailhot
Membre

Raymond Denault
Membre

Comité de vérification

Sophie Joncas
Présidente

René Therrien
Membre

Clément Côté
Membre

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars

	2004	2003
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	729 064	704 173
Intérêts	180 433	179 990
Autres sources	73 294	106 600
Dépenses		
Entretien	24 514 790	15 220 354
Fonctionnement	3 452 367	3 385 349
Administration	3 688 503	3 330 536
Amortissement	4 430 628	2 615 644
Perte avant le financement du gouvernement	35 103 497	23 561 120
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	30 621 581	23 345 410
Amortissement de l'aide en capital reportée	3 382 006	971 746
Bénéfice net (perte nette)	(1 099 910)	756 036
• BILAN		
Actif à court terme	10 513 038	13 886 969
Passif à court terme	4 525 556	7 899 487
Immobilisations	133 535 740	135 889 704
Retenue de garantie	2 795 966	2 795 966
Avantages sociaux futurs	651 516	600 228
Aide en capital reportée	125 444 016	126 749 358
Avoir de l'actionnaire	10 631 724	11 731 634
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	(1 063 408)	3 181 732
Activités d'investissement	(2 076 664)	(55 574 615)
Activités de financement	2 076 664	52 074 615
Augmentation (diminution des espèces et quasi-espèces)	(1 063 408)	(318 268)



LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

Conseil d'administration

Sheila Tremblay
Présidente

Albert S. Jacquez
Vice-président

Guy Berthiaume
Administrateur

Sal Pisani
Administrateur

Roger J. Forgues
Administrateur

Edward Margosian
Administrateur

John M. Kroon
Administrateur

Gerald H. Johnston
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

Gérard Lalonde
Trésorier

Edward Margosian
Trésorier adjoint

Roger J. Forgues
Trésorier adjoint

Norman B. Willans
*Avocat général
et secrétaire de la Société*

Marc C. Owen
Avocat général adjoint

Hendrik H. Saaltink
Directeur général

Comité de gestion

Sheila Tremblay
Présidente

Sal Pisani
Membre

John M. Kroon
Membre

Comité de gestion des risques

Hendrik H. Saaltink
Président

Charles Crispim
Membre

Ian McPherson
Membre

Comité de vérification

John M. Kroon
Président

Edward Margosian
Membre

Roger J. Forgues
Membre

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars

	2004	2003
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 748 312	3 767 639
Location	138 728	71 779
Investissements	68 839	43 068
Autres	113 271	68 799
Dépenses		
Entretien	1 412 096	1 373 567
Perception des péages	783 977	727 716
Administration	861 322	646 484
Amortissement	314 306	402 994
Bénéfice net	697 449	751 115
• BILAN		
Actif à court terme	2 904 363	2 459 864
Passif à court terme	1 027 231	564 915
Immobilisations	565 039	500 867
Réparations importantes reportées	223 105	433 874
Avantages sociaux futurs	278 198	260 322
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2 371 078	2 553 368
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	964 236	1 278 018
Activités d'investissement	(237 352)	(116 938)
Activités de financement	(560 927)	16 442
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	165 957	1 177 522

**LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA
RIVIÈRE STE MARIE**
Administrateurs et dirigeants

James McIntyre
Président et administrateur

Alexander Harry
Vice-président et administrateur

Robert Collins
Administrateur

Gerald H. Johnston
Administrateur

Allan Jackson
Administrateur

Don Macgregor
Administrateur

Mary Trbovich
Administratrice

Helen Gillespie
Administratrice

Lorie Bottos
Secrétaire trésorier et administrateur

SOMMAIRE FINANCIER
en dollars

	2003	2002
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 294 875	3 446 188
Baux et permis	305 055	351 378
Investissements	35 528	28 802
Autres	77 656	—
Dépenses		
Entretien	1 357 258	1 038 702
Perception des péages	803 319	881 988
Administration	753 900	616 752
Amortissement	220 042	246 211
Bénéfice net	578 595	1 042 715
• BILAN		
Actif à court terme	2 522 206	2 636 793
Passif à court terme	691 977	879 866
Immobilisations	8 120 423	7 573 035
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	9 907 057	9 328 462
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	798 637	1 288 926
Activités d'investissement	(709 185)	(3 302 263)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	(15 719)	2 091 887

RÉTROSPECTIVE FINANCIERE DES CINQ DERNIERS EXERCICES*non vérifiée – pour l'exercice terminé le 31 mars*

<i>en milliers de dollars</i>	2004	2003	2002	2001	2000
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	2 269	2 014	1 854	2 276	2 252
Baux et permis	4 851	5 070	4 966	3 656	2 110
Péages	5 169	5 543	4 491	3 251	1 549
Intérêts	639	541	691	994	653
Autres	146	51	89	122	195
	13 074	13 219	12 091	10 299	6 759
Dépenses					
Entretien	26 904	17 148	26 237	25 978	21 530
Fonctionnement	5 872	4 640	4 614	3 175	3 566
Administration	7 690	7 894	7 347	6 095	4 564
Amortissement	5 843	4 122	3 658	3 249	2 740
	46 309	33 804	41 856	38 497	32 400
Perte avant le financement public	(33 235)	(20 585)	(29 765)	(28 198)	(25 641)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	30 622	23 345	26 726	27 966	25 168
Amortissement du financement en capital reporté	3 382	972	214	141	88
Part des actionnaires sans contrôle	(50)	(97)	(79)	(69)	—
Bénéfice net (perte nette)	719	3 635	(2 904)	(160)	(385)



EVOLUTION DES MÉTHODES DE GOUVERNANCE DE LA SPFL ET DE SES FILIALES

La SPFL et ses filiales se sont engagées à mettre en place des méthodes de gouvernance efficaces qui cadrent avec l'esprit et l'orientation indiqués par les lignes directrices du ministère des Finances et du Conseil du Trésor^(*).

Pour ce faire, le conseil d'administration a nommé en avril 2003 un comité de gouvernance d'entreprise composé d'administrateurs de la société mère et de deux filiales, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM). Ce comité est responsable de l'évaluation de tous les aspects des méthodes de gouvernance d'entreprise de la Société et de faire rapport au moins une fois par an au conseil d'administration au sujet des enjeux relatifs à la gouvernance. Le mandat adopté par le comité est directement lié aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

Parmi les initiatives mises en œuvre à la Société, à PJCCI et à la CPIVM, notons :

- ◆ Les membres du comité de gouvernance de la SPFL s'assurent activement que le conseil d'administration dirige les efforts de planification stratégique. Notamment, les membres du comité, ainsi que ceux du conseil d'administration, participent à une séance annuelle de planification stratégique pour garantir que l'orientation future

et les objectifs stratégiques et corporatifs sont clairs. De plus, selon les bonnes pratiques de gouvernance, les membres du conseil d'administration, en collaboration avec le président, établissent pour ce dernier des objectifs annuels, avec documentation à l'appui.

- ◆ Le comité de gouvernance de la SPFL a indiqué une orientation aux comités de gouvernance des deux filiales afin que les trois sociétés entreprennent un processus rigoureux d'identification des principaux risques auxquels elles doivent faire face et pour assurer que des systèmes de gestion de ces risques soient déjà en place ou prévus.

- ◆ Le comité de gouvernance de la SPFL a pris des mesures pour garantir que les objectifs de politique publique de la Société soient étayés par de la documentation et révisés régulièrement. En voici quelques exemples : PJCCI, en plus de ses responsabilités courantes d'exploitation de ses ouvrages dans la région métropolitaine de Montréal, participe à deux initiatives visant à assurer une circulation fluide sur une plus grande échelle. Ces études sont liées au prolongement de l'autoroute 30 et au développement potentiel d'un système de train léger sur l'Estacade du pont Champlain. De même, la CPIVM continue à collaborer avec plusieurs intervenants externes à l'élaboration d'une solution de remplacement au pont vieillissant du chenal nord. Cette initiative comprend l'organisation de séances d'information

à l'intention du public pour savoir s'il vaut mieux construire un nouveau pont à travée basse ou réparer en profondeur le pont du chenal nord actuel à travée élevée.

- ◆ Conformément aux bonnes pratiques de gouvernance, de nouveaux administrateurs ont été nommés aux conseils de la SPFL et de PJCCI. Ces nominations ont été effectuées à la suite d'une évaluation de l'éventail de compétences et d'expérience des membres actuels du conseil, par rapport à la somme de compétences et d'expérience nécessaires pour assurer une efficacité maximale du conseil.

- ◆ Et finalement, on a élaboré plusieurs outils pratiques pour aider les membres du conseil d'administration et du comité de gouvernance, notamment : un *Livret sur la gouvernance d'entreprise*, très complet, à l'usage des membres des conseils d'administration et des comités de gouvernance, qui fournit aussi l'orientation nécessaire aux nouveaux administrateurs; le mandat adopté par le comité de gouvernance de la SPFL; un calendrier prédéterminé de réunions avec des modèles de rapport des activités de gouvernance.

* Ces lignes directrices proviennent d'un document de juin 1996 intitulé : « La gouvernance corporative dans les sociétés d'État et les autres organismes publics – Lignes directrices ».

 ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS AU 31 MARS

Rapport du Vérificateur -----	47
Bilan consolidé -----	48
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis -----	49
État consolidé du capital d'apport -----	49
État consolidé des flux de trésorerie -----	50
Notes aux états financiers consolidés -----	51

*R*ESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

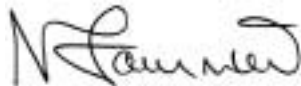
Les états financiers consolidés du présent rapport annuel ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et la direction répond de l'intégrité et de l'objectivité des données qui y figurent. La direction est également responsable de toute autre information que renferme le rapport annuel et de la concordance, le cas échéant, de cette information avec les états financiers consolidés.

Pour assumer cette responsabilité, la direction a établi et maintient des registres et documents comptables, des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. Ces éléments ont pour but de fournir avec une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Le Conseil d'administration veille à ce que la direction respecte ses obligations en matière de rapports financiers et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification, composé d'administrateurs externes. Le Comité rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant pour voir comment ces groupes s'acquittent de leurs responsabilités et pour discuter de points concernant la vérification, les contrôles internes et autres sujets financiers pertinents. Le Comité de vérification a examiné les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et a soumis son rapport au Conseil d'administration qui, à son tour, a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur externe de la Société, soit la vérificatrice générale du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.

Le président et premier dirigeant,



Michel Fournier

Ottawa, Canada
Le 28 mai 2004



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2004 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
Directeur principal

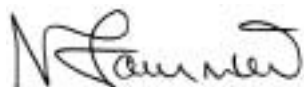
Ottawa, Canada
Le 28 mai 2004

BILAN CONSOLIDÉ

(au 31 mars)

en dollars	2004	2003
• ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (Note 3)	22 510 579	20 870 585
Débiteurs	1 920 922	1 341 564
Avance au coentrepreneur (Note 4)	200 000	—
Intérêts courus à recevoir	19 135	25 969
Frais payés d'avance	459 508	562 665
Montant à recevoir du Canada	3 868 611	6 612 473
	28 978 755	29 413 256
À long terme		
Avance au coentrepreneur (Note 4)	—	321,995
Immobilisations (Note 5)	162 318 934	164 857 187
	191 297 689	194 592 438
• PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	5 817 040	9 102 975
Revenus reportés	467 365	362 240
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (Note 6)	16 150	—
	6 300 555	9 465 215
Dû au coentrepreneur (Note 4)	191 320	—
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (Note 6)	42 095	—
Retenue de garantie (Note 7)	2 795 966	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs	1 070 099	897 010
Financement en capital reporté (Note 8)	125 444 016	126 749 358
Part des actionnaires sans contrôle	619 265	569 101
	130 162 761	131 011 435
	136 463 316	140 476 650
Engagements et éventualités (Notes 14 et 15)		
• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	53 664 378	53 664 378
Bénéfices non répartis	1 169 994	451 409
	54 834 373	54 115 788
	191 297 689	194 592 438

Approuvé par le Conseil d'administration :



Président et premier dirigeant



Administrateur

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	2004	2003
Revenus		
Péages	5 169 031	5 543 137
Baux et permis	4 851 388	5 069 659
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (Note 9)	2 268 533	2 014 257
Intérêts	639 170	540 912
Autres	146 467	51 333
	13 074 589	13 219 298
Dépenses		
Entretien	26 904 429	17 147 826
Fonctionnement	5 871 865	4 640 829
Administration	7 689 852	7 894 369
Amortissement des immobilisations	5 843 281	4 121 794
	46 309 427	33 804 818
Perte avant le financement public	(33 234 838)	(20 585 520)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	30 621 581	23 345 410
Amortissement du financement en capital reporté (Note 8)	3 382 006	971 746
Part des actionnaires sans contrôle	(50 164)	(96 930)
* BÉNÉFICE NET	718 585	3 634 706
Bénéfices non répartis (déficit accumulé) au début de l'exercice	451 409	(3 183 297)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 169 994	451 409

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DU CAPITAL D'APPORT

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	2004	2003
Solde au début de l'exercice	53 664 378	53 443 116
Transfert de terrains du ministre des Transports (Note 11)	—	221 262
Solde à la fin de l'exercice	53 664 378	53 664 378

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	2004	2003
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	718 585	3 634 706
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	5 843 281	4 121 794
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	(4 280)	190 659
Amortissement du financement en capital reporté	(3 382 006)	(971 746)
Augmentation (diminution) de la provision pour avantages sociaux futurs	173 089	(96 890)
Amortissement des revenus reportés	—	(393 000)
Part des actionnaires sans contrôle	50 164	96 930
Variation de la retenue de garantie	—	1 605 104
Variations d'éléments du fonds de roulement (Note 12)	(1 106 315)	(854 964)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 292 518	7 332 593
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	321 995	(4 949)
Acquisition d'immobilisations	(3 246 783)	(61 646 341)
Disposition d'immobilisations	4 280	22 991
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2 920 508)	(61 628 299)
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du dû au coentrepreneur	191 320	—
Augmentation du financement en capital reporté	2 076 664	55 574 615
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	2 267 984	55 574 615
• AUGMENTATION NETTE DE L'EXERCICE	1 639 994	1 278 909
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	20 870 585	19 591 676
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	22 510 579	20 870 585

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

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

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

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

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la Société du pont de la rivière Ste Marie pour un montant de 1 370 \$.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, la Société du pont de la rivière Ste Marie, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, la Société du pont de la rivière Ste Marie, ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés pour l'exercice financier 2004, ils comprennent les résultats de toutes les sociétés pour l'exercice du 1^{er} avril 2003 au 31 mars 2004 (du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2003, en 2003).

b) Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus d'exploitation est présenté à l'état des résultats et des bénéfices non répartis. Le montant du crédit parlementaire est déterminé selon les besoins des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de la filiale.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables est comptabilisée au bilan comme financement en capital reporté et est amortie selon la même méthode que les immobilisations connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations non amortissables est comptabilisée à titre de capital d'apport.

Les crédits parlementaires auxquels la filiale a droit mais qui n'ont pas été perçus à la fin de l'exercice sont présentés comme montant à recevoir du Canada.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

c) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les immobilisations provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des actifs, aux taux annuels suivants :

• Ponts	2 %	–	5 %
• Travaux de réfection	5 %	–	10 %
• Réparations importantes reportées			10 %
• Véhicules, équipements et matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	3 %	–	33 %
• Bâtiments	2 %	–	20 %

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont reportées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et elles sont amorties, conformément à la politique de la Société.

d) Revenus reportés

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

e) Avantages sociaux futurs

À la cession de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées, conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

f) Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et de la coentreprise découlant de régimes de retraite, et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société.

Les cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada, exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les indemnités de cessation d'emploi, les frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection de même que les estimations des réclamations de fournisseurs sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations.

3. ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2004 était de 2,00 % (2,97 % en 2003). Les termes à court terme sont en moyenne de 52 jours (153 jours en 2003). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

4. AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

Ces comptes représentent l'excédent ou l'insuffisance de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise à court terme et à long terme.

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comportent pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2004, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

*N*OTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
pour l'exercice terminé le 31 mars

5. IMMOBILISATIONS

<i>en dollars</i>	2004			2003
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	4 572 750	—	4 572 750	4 562 206
Ponts	276 708 723	125 570 715	151 138 008	152 729 458
Véhicules et équipements	7 324 475	4 116 162	3 208 313	3 755 744
Bâtiments	3 771 095	2 524 789	1 246 306	2 975 384
Réparations importantes reportées	1 109 142	997 589	111 553	188 402
Travaux de réfection	—	—	—	19 221
Projets en voie de réalisation	1 983 759	—	1 983 759	626 772
Matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	58 245	—	58 245	—
	295 528 189	133 209 255	162 318 934	164 857 187

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont Sault Ste-Marie sont complètement amortis.

6. OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION

<i>en dollars</i>	2004
Obligation relative au matériel loué, 4,644 %, remboursable par versements mensuels échéant en 2009	58 245
Versements exigibles à court terme	16 150
	42 095

Paiements minimums exigibles au cours des cinq prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition et solde de l'obligation découlant de ce contrat :

<i>en dollars</i>	
2005	16 150
2006	12 850
2007	12 850
2008	12 850
2009	9 600
	64 300
Intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	6 055
Portion en capital des paiements minimums exigibles	58 245

7. RETENUE DE GARANTIE

La Société retient provisoirement un montant sur le total des sommes dues à un entrepreneur en vue de garantir la bonne exécution des travaux. Le délai de garantie est de cinq ans échéant en octobre 2007. L'entrepreneur a droit à des intérêts simples de 2% et de 2,73% sur le montant dû, payables annuellement à compter de décembre 2003. La Société versera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses de garantie du contrat), après l'expiration du délai de garantie.

8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

<i>en dollars</i>	2004	2003
Solde au début de l'exercice	126 749 358	72 146 489
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	2 076 664	55 574 615
Amortissement	(3 382 006)	(971 746)
Solde à la fin de l'exercice	125 444 016	126 749 358

9. REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

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

10. RÉGIME DE RETRAITE

La charge pour tous les régimes de retraite de l'exercice est de 392 406 \$ (357 484 \$ en 2003).

11. TRANSFERT DE TERRAINS DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Quatre parcelles de terrains situées sur la réserve de Kahnawake et trois parcelles de terrains situées dans la municipalité de Melocheville ont été transférées sans contrepartie du ministre des Transports à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, le 27 juin 2002. Les terrains ont été comptabilisés à leur valeur comptable de 221 262 \$, avec la contrepartie portée au capital d'apport.

*N*OTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 mars

12. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations d'éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

<i>en dollars</i>	2004	2003
Débiteurs	(579 358)	616 277
Avance au coentrepreneur	(200 000)	—
Créditeurs	6 834	(16 8540)
Frais payés d'avance	103 157	(32 242)
Montant à recevoir du Canada	2 743 862	7 122 943
Créditeurs	(3 285 935)	(8 538 924)
Revenus reportés	105 125	(6 178)
	(1 106 315)	(854 964)

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées ailleurs dans les présents états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

14. ENGAGEMENTS

a) Services de fonctionnement

Le montant minimum qui sera versé au cours des prochains exercices, en vertu d'une entente pour des services de police, qui se termine le 30 juin 2005, s'établit à 3,1 millions de dollars par année. Cette entente est renouvelable à l'échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

La société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 29 832 259 \$ jusqu'en 2007. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

<i>en dollars</i>	
2005	23 955 714
2006	5 658 173
2007	218 372

15. ÉVENTUALITÉS

a) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Aucune provision n'a été comptabilisée à cet égard.

b) Au niveau environnemental, La Société des ponts fédéraux Limitée a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de les classer selon leur état environnemental. Les terrains considérés comme contaminés feront l'objet d'études additionnelles dans les prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou d'atténuation.

Le dossier environnemental prioritaire pour la Société est celui de la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. et plus particulièrement celui des terrains situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement, décrit ci-après. En 2003, la filiale, en collaboration avec Environnement Canada, a effectué des investigations et des tests de toxicité des eaux souterraines de terrains adjacents au fleuve Saint-Laurent. Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La filiale procédera, en 2004, à une étude de faisabilité afin d'identifier les mesures de mitigation requises. Le coût de ces mesures ne peut être estimé actuellement et l'assumption de ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. La filiale soumettra au Conseil du Trésor une demande de financement spécial, selon la portion des coûts qu'elle devra assumer, le cas échéant.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada et des créditeurs se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

17. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres correspondants de 2003 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

*B*UREAUX CORPORATIFS

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

55, rue Metcalfe, bureau 1210
Ottawa (Ontario)
K1P 6L5
tél: (613) 993-6880
fax: (613) 993-6945

www.pontsfederaux.ca
info@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour ouest, bureau 600
Longueuil (Québec)
J4K 5G7
tél: (450) 651-8771
fax: (450) 677-6912

www.pjcci.ca

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE.

Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7
tél: (613) 932-5113
fax: (613) 932-9086

www.cpivm.ca
hsaaltink@cpivm.ca

LA THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10
Lansdowne (Ontario)
K0E 1L0
tél: (315) 482-2501
fax: (315) 482-5925

www.tibridge.com

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

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



CRÉDITS

AIDE À LA RÉDACTION

Michael Francis

DESIGN GRAPHIQUE ET RÉALISATION

Cécile Brabant-Dion

TRADUCTION

TGC Inc.

ILLUSTRATIONS

Lorry Fortin

PHOTOGRAPHIE

Léopold Brunet

Thousand Island Bridge Authority

IMPRESSION

Pierre Handfield et Datachrome

Imprimé au Canada