

RAPPORT ANNUEL 2011-2012

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

Société du pont de la rivière Ste Marie

La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée

« LA MAÎTRISE ET L'EXPERTISE POUR ASSURER LA SÛRETÉ ET L'EFFICIENCE DE NOS PONTS ET STRUCTURES CONNEXES »

Table des matières

1.0	Message de la présidente et première dirigeante	3
2.0	Message du président du Conseil	5
3.0	Gouvernance	6
4.0	Qui sommes-nous	7
5.0	Points saillants du rendement	12
6.0	Commentaires et analyse de la direction	18
7.0	États financiers consolidés (vérifiés)	26
	Annexe A - Rapport sur le rendement de 2011-2012	58
	Annexe B - Sommaire financier des résultats des filiales de la SPFL	62
	Annexe C - Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction	65

Photo de la couverture : Prise de vue du le pont du canal en construction à partir du pont à travée haute existant à Cornwall

1 Message de la présidente et première dirigeante



Micheline Dubé

Ce 14e rapport annuel de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) inspire une réflexion sur l'expertise dont la Société fait chaque jour la démonstration pour assurer et maintenir la sécurité et l'efficacité de nos ponts et structures connexes. La gamme, la diversité et la complexité des multiples défis que représente pour la SPFL et ses filiales la gestion des projets d'investissement et de réfection depuis toutes ces années sont formidables.

Nos travailleurs, et en particulier nos ingénieurs, ont une expertise très spécialisée et fort recherchée et ils contribuent sans cesse à l'établissement de normes reconnues dans l'industrie pour la gestion des ponts et des structures associées dans toutes les conditions de circulation. Au fil des ans, depuis que le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a remporté le prix international de conception pour un ouvrage en béton préfabriqué dans la catégorie « Meilleure réfection d'un pont » (le seul projet canadien primé parmi les 138 candidatures soumises) au début de l'an 2000, la Société et ses filiales ont maintes fois reconnu leur expertise innovatrice. Nous vous présentons ces réalisations dans le présent rapport annuel.

Réalizations et projets d'avenir

En 2011-2012, la SPFL et ses filiales ont travaillé avec un budget total d'exploitation et d'investissement de 216,7 M\$. L'expertise de la Société s'est concrétisée dans la réalisation de plusieurs projets pluriannuels qui ont contribué à l'avancement de notre mandat de sécurité des ponts et de renouvellement des infrastructures.

Au pont international de Sault Ste. Marie, les plans de réfection du complexe douanier canadien (projet de 51,4 M\$) ont été établis et soumis à l'approbation de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), et certaines acquisitions de terrains sont terminées et les travaux de préparation du chantier se poursuivent. Notre filiale, la Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM) travaille toujours à l'acquisition des dernières propriétés avant le début de la construction.

La première année de construction du nouveau pont à travée basse du chenal nord (PCN) à Cornwall (projet de 74,8 M\$) a été celle de la mise en place des piles dans le Saint-Laurent. La phase de construction du pont et des structures associées s'est amorcée en 2011-2012 et

l'ouverture est prévue pour 2013. Le projet a fait l'objet d'un protocole d'entente historique entre la SPFL et le Conseil des Mohawks d'Akwesasne (CMA). Le CMA a vu d'un bon œil la construction du nouveau pont, qui emploiera des ouvriers mohawks à différentes tâches de la construction. Ce projet de nouveau pont, qui est des plus excitants pour la ville de Cornwall et les collectivités environnantes, suscite de nombreux commentaires positifs du public, des commentaires qui sont affichés presque quotidiennement dans notre blogue du projet (voir annexe C), où l'on peut voir régulièrement les progrès accomplis, avec représentations visuelles.

À Montréal, la réfection du pont Honoré-Mercier (projet de 135 M\$), qui devait prendre fin en 2011-2012, a été reportée à 2012-2013 à cause de conflits de compétence qui perdurent entre la collectivité des Mohawks et la province de Québec, ainsi que de problèmes imprévus d'infrastructure sur la partie québécoise du pont, qui ont nécessité des travaux supplémentaires. Le remplacement du tablier de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier s'est poursuivi avec l'adjudication de deux contrats et en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). La partie fédérale du contrat A (portée initiale) pour les approches est terminée. Le MTQ a demandé l'ajout d'autres réparations importantes au contrat A. En mars 2012, le MTQ a annulé sa participation au contrat existant pour le remplacement du tablier, qui pourrait être retardé pour l'évaluation des impacts sur l'ensemble du projet et les contrats existants.

La troisième année du programme des grands travaux de réparation du pont Champlain (212 M\$/10 ans) a été couronnée de succès et il faudra poursuivre les travaux jusqu'au remplacement du pont prévu pour 2020-2021. Puisque le financement du plan décennal s'arrête en 2018-2019, il pourrait être nécessaire de dégager un financement additionnel pour la prolongation du programme des grands travaux de réparation pour le faire coïncider avec l'achèvement du pont de remplacement. Entre-temps, le programme décennal de grands travaux de réparation du pont Champlain existant se poursuivra, tout comme les inspections et les travaux de réfection que commande la sécurité de l'infrastructure.

En plus de ces projets, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a utilisé

la première année de son financement triennal de 227,6 M\$ pour des réparations urgentes et la préservation des biens à Montréal. Il y a des travaux en cours à tous les emplacements, y compris sur l'autoroute 15, l'autoroute Bonaventure, le pont Jacques-Cartier, le pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'estacade du pont Champlain. Les prévisions de dépenses respectent le financement attribué.

Un des principaux faits saillants depuis mon arrivée à la tête de la SPFL a été l'annonce de la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent pour remplacer le pont Champlain. La SPFL et sa filiale PJCCI ont fourni des renseignements très poussés sur l'avenir du pont Champlain et la nécessité d'une nouvelle structure pour assurer la sécurité et l'efficacité du réseau de transport à Montréal pendant un certain temps. Le nouveau pont pour Montréal entraîne un important changement de stratégie de la part de SPFL et de sa filiale PJCCI, vu que le projet de corridor du pont sera piloté par Transports Canada (TC). Une aide et une expertise en coordination seront fournies à TC pour ce projet.

Surveillance et finances de la Société

La SPFL et ses filiales contribuent aux priorités du gouvernement pour l'amélioration de l'efficacité de ses opérations et l'optimisation de ses dépenses.

Les ponts internationaux fonctionnent très bien avec une augmentation des flux de trafic voyageurs qui contribuent à l'économie canadienne. Ils doivent quand même composer avec des pressions financières accrues pour respecter le modèle d'autosuffisance à cause des obligations que la *Loi sur les douanes* (article 6) fait aux exploitants de fournir ses

installations à l'ASFC. Les péages ne rapportent pas assez pour constituer des réserves pour financer les grands projets de réfection ou de remplacement, qui sont actuellement financés directement par des crédits parlementaires ou des contributions du gouvernement. Pour les ponts intérieurs, le problème de viabilité financière est que les grandes infrastructures et les grands projets de réparation (sauf pour le pont Champlain) ont fait l'objet d'un financement à court terme qui limite la capacité de regrouper les travaux à long terme. La SPFL travaille de près avec le gouvernement pour atténuer ces pressions de financement en produisant de solides argumentaires pour démontrer les options les plus efficaces et les plus rentables propres à assurer la sécurité de ses ponts et de ses infrastructures.

Dans l'ensemble, pour l'horizon de planification à venir, la SPFL prévoit la stabilité de ses recettes avec une augmentation à court terme des crédits parlementaires, des contributions et des dépenses pour la réalisation des grands projets d'investissement aux emplacements de ses ponts internationaux et intérieurs. Selon les décisions de politique et de financement que le gouvernement prendra, il faudra prévoir que cette tendance se maintiendra pour les ponts intérieurs fédéraux à Montréal pour bien



Glenn Hewus, vice-président senior, ingénierie et construction, explique lors d'une entrevue à la télévision de la SRC comment la SPFL et le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) ont mis à profit leur expertise commune afin d'aider le Dr Daniel Cusson, un chercheur principal au CNRC, à développer un béton plus durable qui prolongera la durabilité de vie du tablier d'un pont de plus de 20 ans.

Ce nouveau béton sera utilisé pour certaines sections du nouveau pont du chenal nord en construction à Cornwall.

gérer les risques d'infrastructure pour les dix prochaines années. La SPFL restera tournée vers l'avenir et continuera de s'intéresser aux nouvelles technologies et aux innovations qui assureront la sécurité de ses ponts et structures associées.

L'exercice 2011-2012 a apporté son lot de défis et de réalisations à la SPFL et chez ses filiales, comme en témoigne le succès qu'elles ont connu avec certains de leurs grands projets. Je suis extrêmement fière de l'enthousiasme et de la persévérance dont a fait preuve le personnel de la SPFL et de ses filiales au cours de la dernière année. La SPFL continue d'appuyer son mandat, qui est aussi sa grande priorité, soit la construction, la gestion et l'exploitation de son portefeuille de ponts fédéraux et structures associées pour qu'ils demeurent sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs. C'est avec fierté que je continue de mener la SPFL dans son engagement vers la concrétisation de cette vision et d'explorer d'autres avenues pour mettre son expertise au profit du gouvernement et de tous les Canadiens.

La présidente et première dirigeante,



Glen Carlin, directeur général de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, participe à un Forum organisé par la Chambre de commerce de Montréal portant sur l'impact économique des projets d'immobilisations en transport.

2 Message du président du Conseil

Le discours du Trône de 2011 faisait état de la nécessité d'investir dans les priorités des Canadiens, de soutenir la solide croissance économique du Canada et de maintenir de faibles taux d'intérêt. Le budget réaffirmait aussi son appui au renforcement de l'infrastructure publique du Canada en dégagant des fonds pour les grands projets. Par leur leadership qui ne se dément pas, le Conseil d'administration de la SPFL et les conseils de ses filiales ont démontré leur solide appui aux priorités du gouvernement en réalisant de grands travaux sur leurs ponts et structures associées et fait progresser l'économie canadienne. Le budget de 2011 engageait le gouvernement à lancer la prochaine phase du Plan d'action économique du Canada. Le mandat de la SPFL appuie directement ces objectifs par l'aménagement de corridors de pont essentiels, sécuritaires et efficaces pour faciliter la circulation et l'acheminement des marchandises au Canada et par delà la frontière américaine, y compris vers des destinations internationales plus éloignées. On estime qu'environ 139 millions de véhicules par an et plus de 67 G\$ de marchandises ont franchi la frontière par ces ponts, qui ont de ce fait été parmi les plus achalandés en Amérique du Nord.



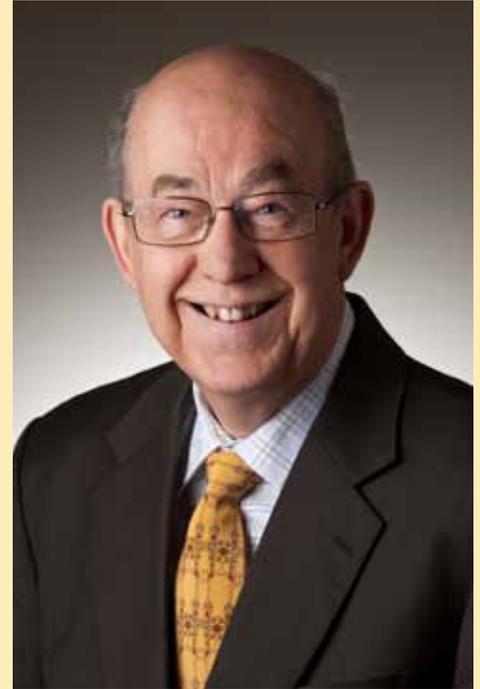
M. Hendrik Saaltink, *Hendrik Saaltink, directeur général de la filiale La Corporation du Pont international de la voie maritime, gère un projet de 22 millions \$ pour appliquer un nouveau revêtement sur le pont du chenal sud à Cornwall. Ce projet de trois ans implique la mise en place de plates-formes temporaires et l'emballage des zones de travaux où une pression d'air négative est maintenue afin de contenir les particules de poussières. La couverture existante qui contient des peintures toxiques au plomb est décapée par projection d'abrasif jusqu'à l'obtention d'une surface lisse. La grenaille d'acier est nettoyée et recyclée. Les débris sont récupérés dans le cadre de la réglementation environnementale. Les surfaces d'acier sont alors recouvertes d'une couche d'apprêt riche en zinc, d'une couche d'époxy qui sert de barrière et une couche finale d'uréthane. La durée de vie de cette nouvelle méthode est de 25 ans.*

La SPFL continue d'intensifier son rôle de surveillance et de gérer ses ressources avec soin. Le Conseil de la SPFL a adressé des lettres d'attentes à l'ensemble du portefeuille pour expliquer ses priorités. Ces dernières comprenaient la production des premiers rapports financiers trimestriels publics exigés par la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), l'appui pour les initiatives gouvernementales, y compris le contrôle des dépenses et le maintien de l'articulation collective sur une solide gouvernance, et une saine surveillance, y compris la vérification interne pour donner suite aux conclusions de l'examen spécial de 2008 du BVG. La SPFL a vu à la transition aux normes de comptabilité pour le secteur public. Ces éléments font partie du cadre de gestion des risques d'entreprise de la SPFL que le Conseil de la SPFL s'active à mettre au point.

Les priorités de la SPFL sont d'assurer une sécurité de tous les instants sur toutes ses structures et un financement durable pour la sécurité des structures et des personnes qui y voyagent. L'exercice 2011-2012 s'est révélé un grand succès pour la SPFL et ses filiales. Au pont international de Cornwall, la construction depuis longtemps attendue du nouveau pont

à travée basse du chenal nord-est en cours. Les ponts et les infrastructures de ses autres traversées internationales à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles sont en bon état et ont été bien entretenus par nos partenaires américains.

Au pays, les efforts que mène depuis longtemps la SPFL et sa filiale PJCCI au sujet de l'avenir du pont Champlain ont débouché sur une décision clé du gouvernement pour la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent. La SPFL poursuivra des discussions avec Transports Canada pour le long terme pour coordonner les besoins de la gestion des risques pour l'infrastructure afin de les aligner sur le nouveau projet. On prévoit que ces travaux se poursuivront en 2012. De même, la SPFL a demandé du nouveau financement pour PJCCI, que le gouvernement a



J. Keith Robson

approuvé pour trois ans, pour des réparations urgentes et la préservation des biens pour tous les ponts et structures associées à Montréal.

La SPFL a noué de solides relations avec ses partenaires et ses intervenants et continue de renforcer son rôle de surveillance au sein de son portefeuille, ce qui débouche sur une plus grande responsabilité à l'égard des processus mis en œuvre par le Conseil de la SPFL. En appliquant bien son plan de 2011-2012, la SPFL poursuivra la réalisation de ses grands projets. La SPFL est fière de sa capacité avérée de prêter son aide et de donner des conseils éclairés sur l'avenir de ses ponts et structures associées, pour donner au gouvernement l'information dont il a besoin afin de prendre des décisions pour la sécurité des utilisateurs de ses biens. Elle est bien positionnée pour réaliser ses grands projets de construction pour la sécurité et la réfection des ponts et, avec ses filiales, a fait la preuve qu'elle possède l'expertise pour pouvoir réagir et s'adapter rapidement aux besoins changeants.

Le président du Conseil,

3 Gouvernance

3.1 CONSEIL DE LA SPFL

RESPONSABILITÉ

Selon la LGFP, les devoirs et responsabilités du Conseil de la SPFL sont de fixer les objectifs de l'entreprise et de sa direction, d'assurer la bonne gouvernance, de surveiller le rendement financier, d'approuver les budgets et les états financiers consolidés, d'approuver les politiques et les règlements, de nommer des administrateurs des filiales, ainsi que de garantir que les risques sont identifiés et que des mesures de limitation des risques sont mises en place.

INDÉPENDANCE

Les administrateurs du Conseil de la SPFL sont tenus d'agir en toute honnêteté, diligence, prudence et bonne foi, conformément à la LGFP. Ils sont informés et travaillent selon les règles de la législation d'entreprise, destinée à prévenir les conflits d'intérêts, et ils sont tenus de se retirer de la prise de décisions relatives à des domaines pouvant les placer en conflit d'intérêts. La SPFL exige que chaque administrateur étudie et prouve sa compréhension des principes énoncés dans le Code sur les conflits d'intérêts à l'intention des administrateurs.

COMITÉS DU CONSEIL DE LA SPFL

Conformément aux pratiques de bonne gouvernance, le comité permanent du Conseil de la SPFL, le comité de vérification, s'assurera que toutes les mesures et initiatives importantes sont examinées en détail afin de formuler des recommandations à l'assemblée plénière du Conseil de la SPFL sur les questions à l'ordre du jour. Chaque comité est composé de trois administrateurs, dont l'un est nommé président par le Conseil.

Étant donné la taille du conseil de la SPFL (quatre administrateurs et un poste vacant), les administrateurs ont abrogé en 2011, le règlement administratif No 6 de la SPFL qui avait mené à la formation du comité de gouvernance. L'ensemble des responsabilités de gestion et de supervision entourant la gouvernance, les nominations au conseil et les ressources humaines sont sous l'autorité du conseil de la SPFL.

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité de vérification est chargé de formuler des recommandations au Conseil en matière de supervision dans les domaines des normes d'intégrité et de comportement, de la communication d'informations financières, des pratiques de contrôle de gestion, de la gestion des risques et des besoins en assurance.

3.2 RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

plus une indemnité quotidienne de 400 \$. Les membres du conseil sont remboursés pour les dépenses raisonnables effectuées dans le cadre de leur fonction à la SPFL, incluant les déplacements, l'hébergement et les repas.

Les conditions d'embauche de la présidente et première dirigeante sont énoncées dans les Conditions d'emploi et avantages sociaux particuliers aux personnes nommées par le gouverneur en conseil à des postes à temps plein. L'échelle salariale de la présidente et première dirigeante (PPD 3) est de 172 900 \$ à 203 400 \$. Celle-ci n'obtient aucune indemnité quotidienne pour assister aux réunions du Conseil. Le gouverneur en conseil peut également accorder à la présidente et première dirigeante une rémunération au rendement atteignant 15 pour cent de son salaire de base, en fonction du degré de réalisation de ses principaux objectifs de rendement, selon ce que détermine la commission.

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

3.3 CODE DE CONDUITE

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

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

3.4 RESPONSABILITÉ DU PORTEFEUILLE

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

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

4 Qui sommes-nous

4.1 MANDAT

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

4.2 SURVOL DE L'EXPLOITATION

La SPFL est une société d'État opérant indépendamment du gouvernement fédéral. À titre de société d'État, la SPFL est sujette à la LGFP, constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA). La SPFL est responsable devant le Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, avec l'aide du ministre d'État (Transports) responsable de la Société, y compris pour la définition de l'orientation générale et de la réponse aux questions du Parlement quant aux activités de la SPFL.

Basée à Ottawa, la SPFL est propriétaire de ponts et d'infrastructures connexes qu'elle opère dans quatre emplacements géographiques sur la base d'un modèle de gouvernance qui comprend trois filiales et trois partenaires internationaux.

1. Cornwall : Responsable de la gestion de la traverse internationale incluant le pont du chenal nord, la route internationale et le pont du chenal sud. L'opération de la traversée se fait sur la base d'une entente internationale de type coentreprise par la CPIVM, filiale en propriété exclusive de la SPFL (au nom des propriétaires, soit la SPFL et la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), une compagnie fédérale américaine. Les travaux d'infrastructures majeurs sont réalisés par la SPFL.
2. Sault Ste. Marie : Responsable de la section canadienne du pont international de Sault Ste. Marie. La traversée est gérée par l'International Bridge Administration (IBA), une compagnie américaine de l'état du Michigan, par le biais d'une entente binationale entre les propriétaires, la SPRSM filiale en propriété exclusive de la SPFL et l'IBA. L'opération relève de la Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA – É.-U.), un conseil d'administration international conjoint. Les travaux d'infrastructures majeurs sont réalisés par la SPFL.
3. Mille-Îles : Responsable de la section canadienne du pont international des Mille-Îles. La traversée est gérée par la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une compagnie de l'état de New York par le biais d'une entente binationale entre les propriétaires, la SPFL et TIBA. Les travaux d'infrastructures majeurs sont réalisés par la SPFL.
4. Région de Montréal : responsable des ponts intérieurs incluant trois ponts importants et leurs approches (ponts Jacques-Cartier et Champlain ainsi que la section fédérale du pont Honoré-Mercier), et trois infrastructures connexes (autoroute Bonaventure, estacade du pont Champlain et le tunnel de Melocheville). Ces

infrastructures sont la propriété de PJCCI, filiale en propriété exclusive de la SPFL.

4.3 VISION

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

4.4 LÉGISLATION ET RESPONSABILITÉ

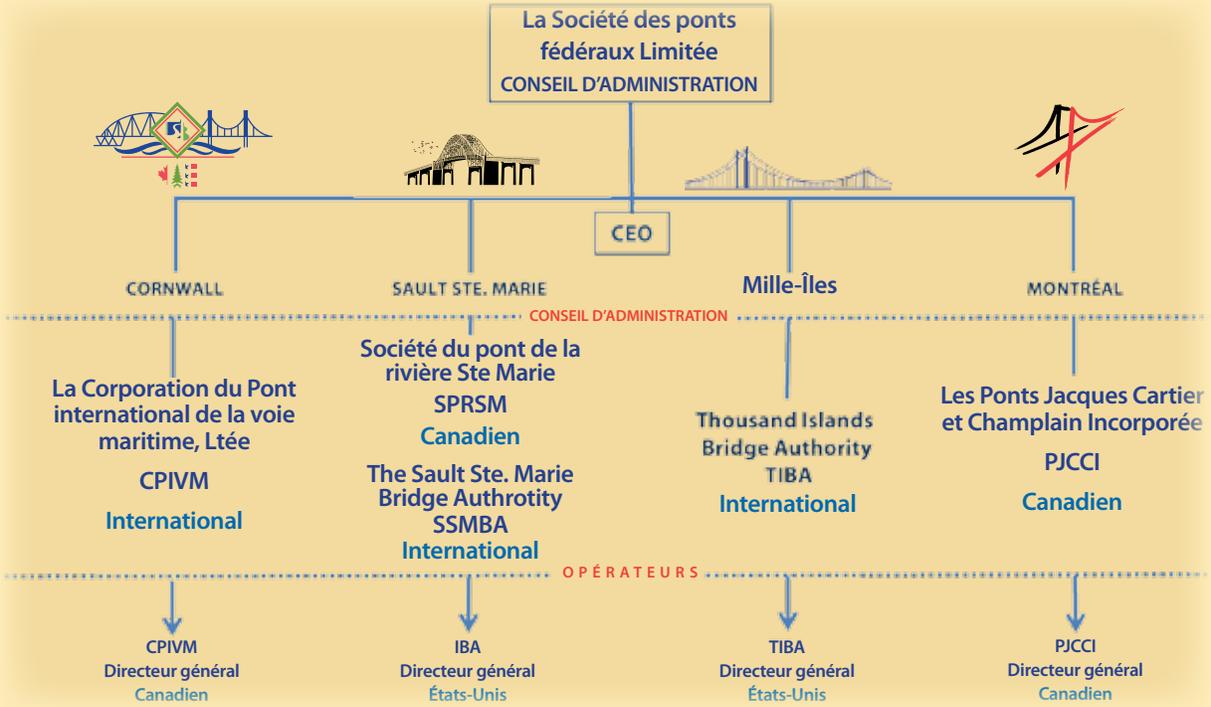
Basée à Ottawa, la SPFL est une société d'État opérant dans le cadre de l'annexe III-I de la LGFP, constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA). Les articles de la constitution de la SPFL soulignent que l'entreprise est principalement limitée à :

1. l'acquisition des terrains pour construire, entretenir et exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis et, tel qu'autorisé par la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent* (LAVMST), l'acquisition d'actions ou de biens de toute compagnie de pont, ainsi que l'exploitation et la gestion des ponts;
2. l'acquisition des terrains pour la construction ou l'acquisition, l'entretien, la gestion et l'exploitation des travaux ou autres biens que le gouverneur en conseil peut juger nécessaires;
3. l'acquisition ou le fait de devenir le cessionnaire, en tout ou en partie, des biens de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), droits ou des entreprises transférées par AVMSL et
4. avec l'approbation du gouverneur en conseil, la location à toute personne de terres, biens ou installations hydroélectriques en son nom / ou au nom de l'AVMSL ou détenus au nom de Sa Majesté.

Le transfert de l'AVMSL comprend certaines propriétés et structures, ainsi que les intérêts de l'AVMSL dans des actions ordinaires émises et en circulation de ses filiales en propriété exclusive, la société de PJCCI (PJCCI) à Montréal et, en coentreprise avec son partenaire américain, la SPRSM à Cornwall. Dans le même temps, étant l'organisme d'exploitation, la SPFL a assumé la responsabilité pour la portion canadienne du pont international des Mille-Îles avec la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA — un organisme gouvernemental des États-Unis). La SPFL a la responsabilité ultime de toutes les réparations et de l'entretien des installations canadiennes en vertu d'un accord binational.

En 2000, la SPFL a acquis une participation de 90,7 % dans la SPRSM, qui a fait l'acquisition – au coût de 2 \$ — de la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie auprès de l'International Bridge Authority (IBA), l'organisme américain chargé de l'exploitation du pont. IBA est subordonnée à un conseil d'administration mixte international, la Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA). En date du 18 juillet 2008, la SPRSM a continué son activité en vertu de la LCSA (article 187) à partir de laquelle la SPRSM tire son autorité d'emprunt. En septembre 2009, la SPFL a acquis la totalité des actions en circulation, de sorte que la SPRSM est maintenant une société d'État et une filiale en propriété exclusive.

4.5 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE



4.6 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE POLITIQUE PUBLIQUE

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

PONTS INTERNATIONAUX

La SPFL gère les opérations de péage, les inspections, l'entretien et les réparations cycliques, la sécurité, la promotion de la traverse ainsi que la prestation des installations douanières de l'ASFC. Les activités sont gérées en vertu d'accords internationaux avec les États-Unis impliquant la participation de représentants des deux pays au sein de chacun des conseils d'administration respectifs. Le modèle de financement repose sur le principe de l'autonomie des opérations, alors que les gains nets qui en découlent font l'objet d'un partage conformément aux accords internationaux. Le but consiste à recueillir des gains nets suffisants pour financer du moins en partie les activités de construction et de restauration à long terme sur ces ponts.

Les ponts internationaux du SPFL sont :

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

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

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

PONTS INTÉRIEURS

Par sa filiale PJCCI, la SPFL est responsable des opérations, des inspections, de l'entretien et des réparations cycliques, de la sécurité, de la coordination avec les intervenants municipaux et provinciaux, ainsi que de la gestion des sites contaminés de tous les ponts domestiques fédéraux et des structures connexes à Montréal. Les opérations de ce réseau de ponts sont principalement financées par voie de crédits parlementaires avec des activités générant des recettes minimales, comme la publicité.

Les ponts intérieurs fédéraux sont :

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

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

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

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

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



M. Guy Mailhot, directeur principal, Ingénierie (à gauche) reçoit le prix P.L. Pratley, crée en 1987 en l'honneur de P.L. Pratley, ingénieur de pont réputé. Le prix est remis annuellement pour les meilleurs articles portant sur le génie touchant les ponts.

4.7 SURVOL DES OPÉRATIONS

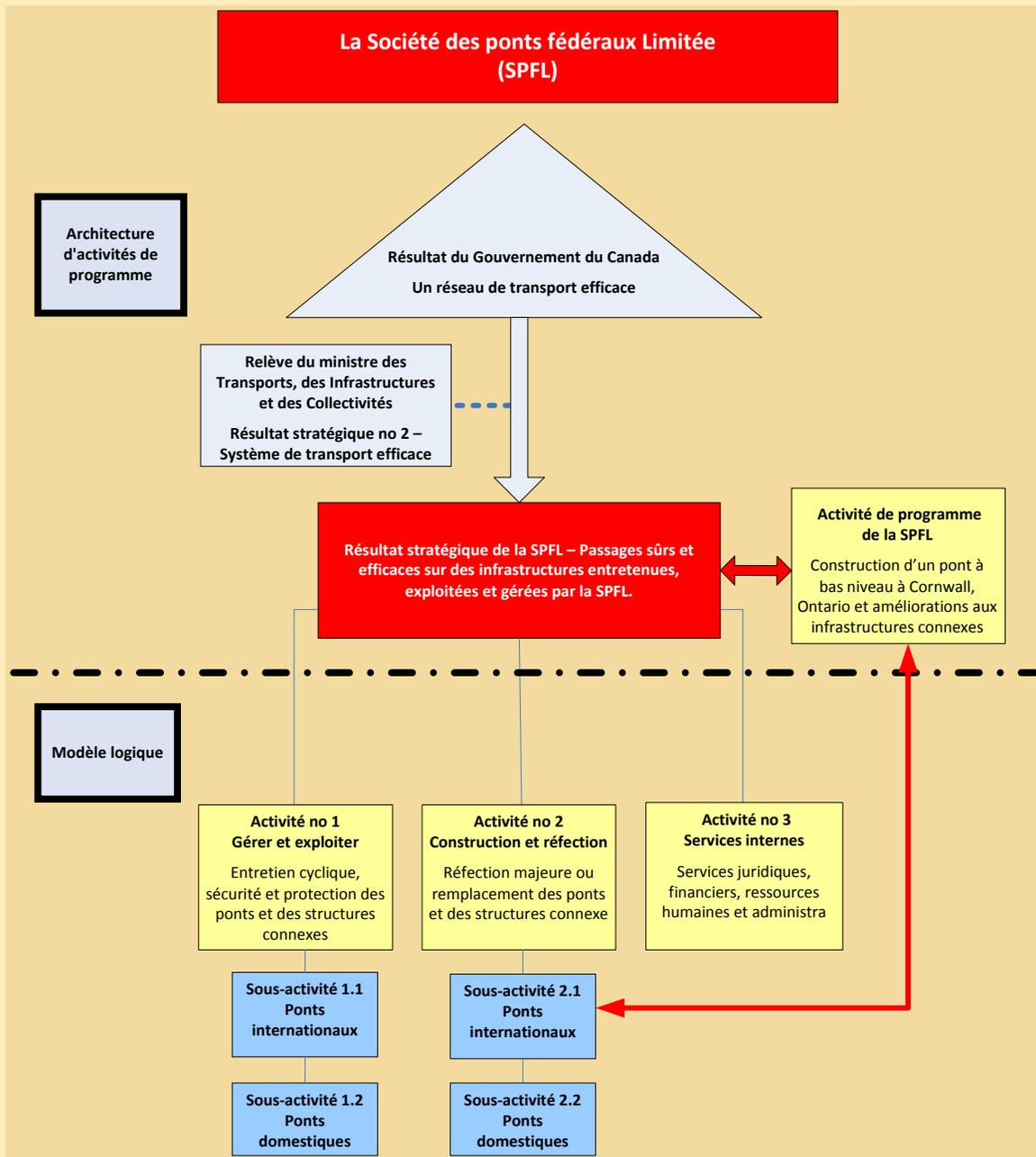
NOM	LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (SIÈGE SOCIAL, SPFL)	CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPIVM).	L'ADMINISTRATION DU PONT DES MILLE-ÎLES (TIBA)	SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (SPRSM)	LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (PJCCI)
Classification des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

4.8 UTILISATION DES FONDS

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

5 Rendement de gestion

5.1 ARCHITECTURE D'ACTIVITÉS DE PROGRAMME (AAP) / MODÈLE LOGIQUE



5.2 POINTS SAILLANTS DU RENDEMENT

5.2.1 ACTIVITÉ 1 - GÉRER ET EXPLOITER ASSURER LA SÉCURITÉ CONTINUE DES PONTS ET DES STRUCTURES CONNEXES EN PROCÉDANT À DES INSPECTIONS, DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN ET DES RÉPARATIONS CYCLIQUES, EN PLUS D'EXAMINER LES POSSIBILITÉS DE GÉNÉRER DES RECETTES DANS TOUS LES ENDROITS.

- Rapport des résultats du programme d'inspection des ponts domestiques et internationaux
- Examen régulier des péages par à chacun des passages internationaux.
- Le nombre total de passages internationaux a augmenté d'environ 3 % et les passages à Cornwall a connu une hausse de 8,1% (reprise continue depuis la fermeture survenue en 2009)
- Compléter la troisième année de mettre en œuvre le plan de réfection majeur de 10 ans (212 M\$) du pont Champlain
- PJCCI travaille à la première année du financement de trois ans au montant de 227,6 M\$ afin de procéder aux réparations urgentes et préserver les biens situés à Montréal
- L'approbation de financement d'une durée de cinq ans (2011-2012 à 2015-2016) d'un montant de 26 M\$ d'Environnement Canada dans le cadre du Plan d'action sur les sites fédéraux contaminés (PASFC) afin de s'attaquer aux terrains contaminés du Technoparc

5.2.2 ACTIVITÉ 2 - CONSTRUCTION ET RÉFECTION – RÉALISER LES GRANDS PROJETS DE RÉFECTION FINANCÉS, DANS LES DÉLAIS ET SANS DÉPASSEMENT DE BUDGET.

- Fin de la première année de construction du nouveau pont du chenal nord, Cornwall (74,8 M\$)
- Le projet de réfection du complexe douanier canadien au pont international de Sault Ste. Marie (51,4 M\$) est retardé pendant que se poursuivent les négociations pour les acquisitions finales de propriétés
- Le contrat A du projet de réfection du pont Honoré-Mercier (135 M\$) est terminé; cependant, le contrat B est retardé à cause de l'impact des décisions du gouvernement du Québec sur sa partie du pont

5.2.3 ACTIVITÉ 3 – SERVICES INTERNES – GOUVERNANCE, FINANCES, ADMINISTRATION, SERVICES JURIDIQUES ET AUTRES SERVICES INTERNES DE LA SOCIÉTÉ.

- Mise en œuvre des rapports financiers trimestriels
- Transition aux normes de comptabilité pour le secteur public
- Envoi des lettres d'attentes pour toutes les filiales
- Plan de vérification pluriannuel à l'échelle de la Société et réalisation de deux vérifications
- Gestion des risques d'entreprise, y compris établissement du premier profil de risque de la Société pour le Conseil de la SPFL

5.3 ACTIVITÉS ET GRANDS PROJETS

Dans l'accomplissement de leur mandat, la SPFL et ses filiales travaillent actuellement à plusieurs importants projets d'infrastructure. Les principaux risques présentés par chacun de ces projets sont la capacité de réaliser les travaux définis dans les délais et sans dépassement de budget, en appliquant des principes d'action et une sensibilité environnementale durables.

PONTS INTERNATIONAUX

Sault Ste. Marie



État du pont et projets envisagés : Le pont a fait l'objet en août 2011 d'une inspection annuelle, qui n'a révélé aucune situation appelant une attention immédiate et n'a demandé aucune mesure corrective pour assurer la sécurité du public et l'intégrité de la structure. Les conclusions de l'inspection annuelle sont que le pont est généralement en bon état, grâce à la vigueur du programme d'entretien continu. Des activités d'entretien courant selon les recommandations du rapport d'inspection ont été effectuées cette année. L'inspection des membrures critiques sur les travées canadiennes du pont international de Sault Ste. Marie a aussi eu lieu en août 2010. Elle n'a pas révélé de déficience majeure et toutes les membrures critiques qui ont été inspectées sont en bon état structurel. Les grands travaux prévus pour les cinq prochaines années sont la réfection de la peinture du pont en 2015-2016.

Réfection du complexe douanier canadien : Ce projet, qui est régi par un accord de contribution de 44,1 M\$ provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers géré par Transports Canada, en est au stade où il est prêt à être mis en appel d'offres. On continue d'articuler les efforts sur les acquisitions des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Le budget du projet ne comprend pas le financement pour d'autres acquisitions de propriétés, qui est assuré par un prêt commercial de 5 M\$, conformément à la capacité financière de cet emplacement. On rajuste les échéanciers pour permettre la poursuite des négociations pour les acquisitions de propriétés. À l'heure actuelle, le projet accuse un retard d'environ un an par rapport à la date initiale d'achèvement de 2014.

Cornwall



Dans le cadre du remplacement du pont du chenal nord à Cornwall, une entente a été paraphée avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne afin de s'assurer de leur appui, et inclure des clauses permettant la participation de la communauté mohawk.

(Avant de gauche à droite: Hendrik Saaltink, directeur général de CPMM, Glenn Hewus, vice-président senior, ingénierie et construction, le grand chef Mike Mitchell et le chef Larry King. Arrière de gauche à droite: Thye Lee, directeur ingénierie, les chefs Brian David, Louise Thompson, William Sunday et Florence Philips, Jay Benedict, directeur des services techniques, Andre Girard, vice-président, Communications et Jacques Pigeon, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire de la SPFL)

État du pont et projets envisagés : Le pont du chenal sud (PCS) est jugé en bon état selon les rapports d'inspection des parties canadienne et américaine du pont. L'application d'un nouveau revêtement de protection anticorrosion sur le PCS devrait être terminée en 2013 à un coût total de 22 M\$ (7 M\$ pour la partie canadienne) selon le budget. Les dispositions contractuelles favorisent l'embauche d'ouvriers mohawks. Le nouveau PCN entre dans sa deuxième année de construction en 2012-2013, et la date cible d'achèvement est fixée au printemps 2013, et celle de la démolition du pont actuel, à 2015-2016. Le tablier en béton du PCN existant est jugé en mauvais état, selon les inspections annuelles; mais on continuera de le réparer et de l'entretenir pour que le pont puisse être exploité en toute sécurité jusqu'à ce que son remplacement soit terminé.

Nouveau pont à travée basse du chenal nord : La construction de ce nouveau pont a débuté en 2011-2012, et les travaux immergés sont terminés depuis novembre 2011. Le contrat pour la construction du pont même et des approches, au montant de 32,5 M\$, a été adjugé en octobre 2011 et les travaux prévus ont débuté immédiatement. Cette construction continue d'avoir des retombées positives sur l'économie locale, grâce à l'approvisionnement en matériaux et à la participation de la collectivité mohawk aux travaux. Le projet avance bien et respecte le budget prévu de 74,8 M\$. On a établi une stratégie globale de communication, avec un site de blogue en direct, pour tenir la collectivité locale et les autres intéressés bien au fait des progrès du projet.

En plus de ces travaux, un poste de péage sera construit à Cornwall. On travaille également au choix de l'emplacement des installations de l'ASFC pour l'ouverture du nouveau pont. Un financement fédéral additionnel sera nécessaire pour la construction des installations de l'ASFC à ce pont.

Mille-Îles



État du pont et projets envisagés : Cette année marque la 50e inspection annuelle consécutive, qui confirme encore une fois que le pont est en bon état. Voici les grands projets d'entretien et d'investissement prévus pour les cinq prochaines années :

- réfection des piles en béton du pont canadien;
- installation de nouveaux câbles de sécurité;
- réasphaltage du garage d'entretien canadien.

PONTES INTÉRIEURS À MONTRÉAL

Les ponts intérieurs et structures associées à Montréal sont gérés par la filiale PJCCI. La plupart des biens sont très vieux et ont besoin de grands travaux de réparation ou de réfection pour une échéance qui est essentiellement la même. Les ressources financières et humaines sont ainsi soumises à d'importantes contraintes pour la planification et la gestion simultanées d'un grand nombre de grands projets qui nécessitent des phases multiples, comme des consultations avec les intervenants, des accords formels avec les partenaires, des études techniques et autres, des études de conception, des évaluations environnementales détaillées et des consultations publiques. PJCCI articule ses méthodes de construction et ses stratégies pour ses grands projets de manière à limiter le plus possible l'impact sur la circulation sur ses ponts, parmi les plus achalandés au Canada.

Réfection du pont Honoré-Mercier

Le remplacement du tablier de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier s'est poursuivi en vertu de deux contrats et en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). La partie fédérale du contrat A (portée initiale) ayant trait aux approches est terminée. Le MTQ a demandé l'ajout d'importantes réparations supplémentaires au contrat A. Ces travaux devraient se poursuivre en 2012.

La deuxième phase du projet, le contrat B, qui est le remplacement complet du tablier, n'a progressé qu'avec les travaux hors du territoire mohawk. Le contrat a été retardé à cause de l'annulation du contrat provincial en mars 2012 par le ministre des Transports du Québec. Les travaux de remplacement du tablier seront retardés le temps d'une évaluation des impacts sur le projet d'ensemble et les contrats existants. Les parties fédérales des travaux devraient se poursuivre en 2012 et prendre fin en 2014.

Pont Champlain



2011-2012 a été la troisième année d'exécution du programme décennal de 212 M\$ de grands travaux de réparation du pont Champlain. Les risques pour la sécurité sont gérés par l'intermédiaire de ce programme. Un total de 32,2 M\$ a été investi pour l'exercice en cours, après l'adjudication en 2011 de nouveaux contrats et la continuation de contrats pluriannuels déjà adjugés.

Également dans le cadre du financement de 227,6 M\$ sur trois ans, des travaux urgents de revêtement de la chaussée et de remplacement des médianes ont été réalisés sur la partie sud du pont Champlain, de même que le projet désigné pour l'autoroute Bonaventure.

La filiale PJCCI a réalisé une étude de préfaisabilité en partenariat avec le MTQ au début de 2011 sur les options pour le corridor du pont Champlain. En octobre 2011, le gouvernement fédéral a annoncé la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent d'ici 10 ans, pour remplacer le pont Champlain existant. Le projet sera géré par Transports Canada. Il faudra revoir les niveaux des crédits parlementaires de la filiale PJCCI avec Transports Canada pour aligner le financement selon les responsabilités du projet.

Pont de l'Île-des-Sœurs

Le pont de l'Île-des-Sœurs qui relie l'Île-des-Sœurs à l'île de Montréal et constitue l'une des principales approches du pont Champlain tire rapidement à la fin de sa vie de service utile. La structure sera à remplacer d'ici quelques années à cause de son état détérioré. Il faudra également élargir le pont pour répondre aux besoins actuels. En 2010, PJCCI a fait faire une étude de faisabilité pour l'examen des options de remplacement. Le projet s'inscrit dans la stratégie globale d'amélioration du corridor du pont Champlain.

PJCCI examine actuellement diverses stratégies d'entretien et mesures d'atténuation des risques pour le pont actuel. Ces stratégies doivent prévoir que le pont entre l'Île-des-Sœurs et l'île de Montréal demeure sécuritaire jusqu'à son remplacement.

Autoroute 15

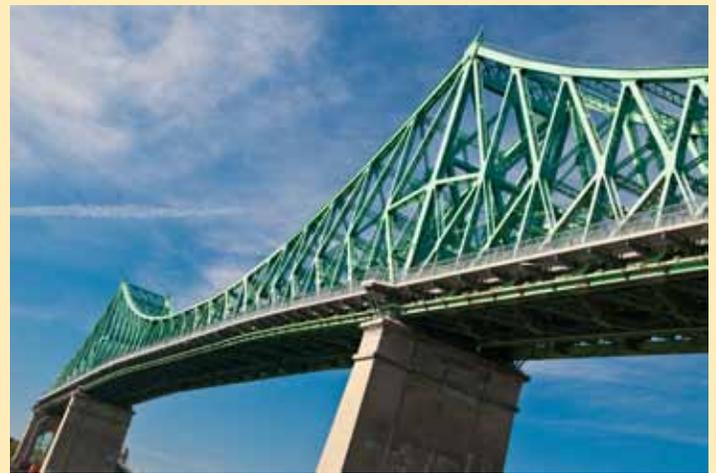
Pour des raisons de sécurité, on a changé de façon permanente la configuration des voies de l'autoroute 15, qui est devenue une autoroute à quatre (4) voies séparées. Cette section de l'autoroute fera l'objet d'importants travaux de réfection; il faut refaire la fondation en béton, le revêtement date de 1994 et les viaducs le long de l'autoroute sont à reconstruire. Il faut procéder à l'élargissement de l'autoroute suite à la décision concernant le nouveau pont pour remplacer le pont Champlain. Le viaduc principal est un important viaduc qui fait partie du corridor de

l'autoroute 15 jusqu'au pont Champlain. La structure des années 60, qui s'est détériorée rapidement au cours de la dernière décennie sous l'effet de l'infiltration d'eau salée dans les poutres et les culées, devra être démolie et reconstruite d'ici deux ans. PJCCI a pris des mesures pour prolonger la vie de la structure, qui devra quand même être remplacée. La conception du nouveau viaduc est en cours.



Cependant, avant le lancement de travaux de cette importance et l'obtention du financement nécessaire, il faudra continuer à faire des travaux temporaires de revêtement de la chaussée pour corriger les problèmes de sécurité liés à un important orniérage. Cet orniérage a nécessité des travaux de revêtement partiel en 2003 et il faudra des travaux de même type pour les autres sections avant l'an 2016.

Pont Jacques-Cartier



La Société a diffusé une demande de propositions en septembre 2011 et adjugé un contrat d'inspection annuelle de trois ans en novembre 2011. L'inspection sur place a débuté et un rapport d'inspection préliminaire est attendu pour mai 2012. Un contrat d'inspection spéciale a aussi été adjugé pour l'exécution d'essais non destructifs de suivi sur certains goujons stratégiques aux tirants d'ancrage de la travée principale. On a terminé les travaux pour les réparations de l'acier et les réparations des passerelles. Mais il a fallu reporter à 2012-2013 les travaux de réparation des piles prévus pour 2011-2012 afin de permettre d'augmenter les investissements pour les réparations à l'acier et le remplacement des roulements pour 2011-2012.



Pour la première fois au pont Champlain à Montréal, un coffrage d'acier permanent a été installé dans le cadre de la réfection d'une pile sous le tablier du pont.



Jean-Vincent Lacroix, directeur des Communications de PJCCI tient deux fois par année, des séances d'informations avec les médias et les chroniqueurs de la circulation de Montréal afin de faire le bilan des travaux saisonniers, et annoncer les projets de construction à venir.



Des techniques modernes de surveillance ont été mises en place au pont Champlain à Montréal depuis plus de cinq ans afin de recueillir et d'analyser des données sur l'état et le comportement du pont face à l'augmentation croissante de la circulation au cours des dernières années.

Ces données permettent à PJCCI de mieux planifier et prioriser les travaux d'entretien et de réparation.



5.4 RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE CONSOLIDÉE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

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

	2012	2011	2010	2009	2008
(en milliers de dollars)					
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	5 535	5 278	4 160	5 013	5 118
Baux et permis	4 566	4 534	4 626	4 754	4 799
Péages	3 490	3 590	3 528	4 071	4 157
Intérêts	390	320	173	661	1 032
Autres	207	280	77	84	129
	14 188	14 002	12 564	14 583	15 235
Dépenses					
Entretien	72 059	60 589	30 096	16 053	21 748
Fonctionnement	5 739	5 567	5 511	5 132	4 991
Administration	10 570	10 238	9 438	8 201	7 166
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	3 414	3 512	2 339	3 219	2 358
Provision pour obligation environnementale	27 100	-	-	-	-
Amortissement *	-	-	6 597	6 695	6 601
	118 882	79 906	53 981	39 300	42 864
Perte avant le financement public	(104 694)	(65 904)	(41 417)	(24 717)	(27 629)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	64 076	57 900	36 661	20 327	25 963
Amortissement du financement en capital reporté	7 598	5 573	4 628	4 418	4 409
Part des actionnaires sans contrôle	-	-	13	60	(12)
Gain extraordinaire	-	-	138	-	-
Bénéfice net (perte nette)	(33 020)	(2 431)	23	88	2 731

* Débutant en 2011 l'amortissement a été allouée au postes de dépenses.

6 Commentaires et analyse de la direction

Les commentaires et l'analyse de la direction (CAD) sont une évaluation des opérations et de la situation financière de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012, comparativement aux périodes correspondantes. Les CAD sont à lire dans le contexte de nos états financiers consolidés et des notes afférentes. Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et sont tirés principalement des états financiers consolidés annuels de la Société établis conformément aux normes de comptabilité pour secteur public canadien.

Les résultats financiers de la SPFL sont formés des résultats du siège social à Ottawa, y compris de la part canadienne des opérations aux Mille-Îles, des filiales en propriété exclusive PJCCI à Montréal et SPRSM à Sault Ste. Marie, ainsi que de sa participation de 50 % à sa coentreprise, la CPIVM à Cornwall.

6.1 ACTIVITÉS PRINCIPALES ET STRATÉGIE

Le résultat stratégique de la SPFL est le transport sécuritaire et efficace sur les infrastructures entretenues, exploitées et gérées par la SPFL. Pour atteindre ce résultat, la SPFL mène deux activités principales : d'une part, elle gère et exploite et, d'autre part, elle construit et remet en état ses ponts internationaux et intérieurs et leurs structures associées.

La stratégie de la SPFL pour concrétiser ses priorités de sécurité des ponts et de viabilité financière consiste à atténuer les risques en procédant à des inspections périodiques des ponts et déterminant les besoins de réfection à long terme de tous ses ponts et structures associées et établissant les priorités. Avec ses filiales et ses partenaires internationaux, la SPFL continue d'assurer le passage sécuritaire de tous les points internationaux et de promouvoir l'efficacité des flux de circulation. Elle fournit aussi au gouvernement tous les renseignements stratégiques requis sur les besoins d'infrastructures pour les ponts intérieurs fédéraux à Montréal et leurs structures associées.

6.2 CONTEXTE D'EXPLOITATION

6.2.1 PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Les budgets de 2011 et 2012 annonçaient la nécessité d'investir dans les priorités des Canadiens pour soutenir une solide croissance économique au Canada et maintenir de faibles taux d'intérêt. Les budgets ont aussi confirmé l'appui du gouvernement au renforcement de l'infrastructure publique du Canada en annonçant du financement pour de grands projets. La filiale de la SPFL, PJCCI, a reçu un financement de trois ans, pour 2011-2012 à 2013-2014, pour les réparations et les travaux d'entretien importants nécessaires pour que les ponts fédéraux de la région métropolitaine de Montréal demeurent sécuritaires, et contribuent directement à l'économie canadienne. Le gouvernement a aussi annoncé le financement et la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent, qui sera géré directement par Transports Canada.

Le budget de 2011 vise aussi à protéger l'avantage budgétaire du Canada en instituant des mesures pour une réduction rapide du déficit fédéral par un examen global des dépenses directes de programme en 2011-2012 dans une optique d'accroissement de l'efficacité et de réduction des coûts globaux pour le gouvernement fédéral.

Plan pour la frontière

En 2012, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont publié une Déclaration sur une vision commune de la sécurité du périmètre et

de la compétitivité économique. Le ministère canadien de la Sécurité publique et le Department of Homeland Security des États-Unis ont mis au point un plan d'action pour la frontière. Ce plan prévoit une gamme d'initiatives destinées à promouvoir la sécurité et à soutenir le commerce et la croissance économique, en améliorant la frontière commune, en combattant les menaces à la sécurité et en appuyant la prospérité par l'amélioration du commerce transfrontalier. La SPFL explorera l'impact que cette initiative pourrait avoir sur les coûts liés aux responsabilités de la SPFL en vertu de la *Loi sur les douanes* (article 6) aux installations qu'elle réserve à l'ASFC sur les ponts internationaux.

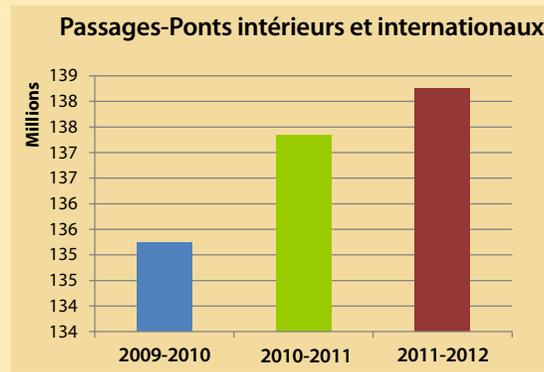
6.2.2 CONTRÔLE DES DÉPENSES

La SPFL et ses filiales demeurent vigilantes dans l'utilisation des fonds publics et respectent le contrôle des dépenses. Ainsi, la SPFL et ses filiales ont mis l'accent sur :

- Le blocage au niveau de 2010-2011 des budgets d'exploitation pour 2011-2012 et 2012-2013
- La SPFL et sa filiale CPIVM ont adopté les modifications aux prestations de départ et le Conseil de la filiale PJCCI en fera rapport après les négociations des conventions collectives.
- L'alignement sur les tendances de rémunération du gouvernement pour les salaires et les autres avantages
- La technologie de l'information : Discussions sur les occasions qui s'offrent pour le partage des systèmes et des services.

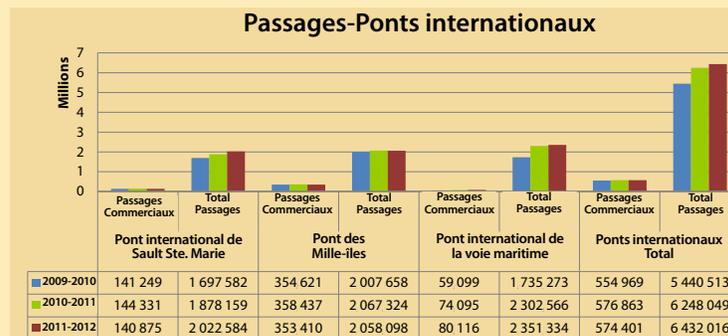
6.2.3 IMPACT ÉCONOMIQUE SUR LES CONFIGURATIONS DE LA CIRCULATION

L'analyse que fait la Banque du Canada de la situation économique du Canada met en lumière l'influence des tendances mondiales comme la crise de la dette qui perdure en Europe, les récessions qui menacent certains marchés et les changements sociopolitiques que l'on observe partout dans le monde. Les prix des marchandises sur les marchés mondiaux et la volatilité des marchés financiers se sont accrus. On prédit que cette volatilité persistera pour les quelques prochaines années et qu'elle aura probablement un impact sur les exportations nettes du Canada, reflétant une demande mondiale plus modeste et des défis de compétitivité continus. L'incertitude des exportations canadiennes s'est répercutée directement sur le commerce transfrontalier, le volume de circulation et, par extension, les revenus des péages aux ponts internationaux. On estime que le nombre de passages a augmenté de 0,6 % sur les ponts intérieurs et de 2,9 % sur les ponts internationaux, ce qui donne une augmentation globale de 0,7 % du nombre de passages sur les ponts de la SPFL et de ses filiales.



Ponts internationaux

Aux ponts internationaux, les fluctuations de la valeur du dollar canadien ont continué de se répercuter sur les configurations de la circulation. En cours d'année, le dollar canadien a oscillé dans une fourchette de 1,05 \$ à 0,95 \$. Lorsque le dollar a augmenté, on a observé une augmentation du trafic de voitures de tourisme vers les États-Unis et une diminution des volumes d'exportations, et donc une diminution du trafic commercial; lorsque le dollar a fléchi, c'est l'inverse qui s'est produit, mais à un rythme beaucoup plus lent. D'autres facteurs, comme les fluctuations du prix de l'essence et la diminution des dépenses de consommation, ont eu des incidences sur le tourisme et la circulation au cours de la période de planification. Le nombre global de passages aux ponts internationaux de la SPFL a crû de 2,9 %, tandis que celui des passages commerciaux a fléchi de 0,4 %. Cependant, le nombre global des passages à Cornwall a crû de 8,1 % et celui des passages commerciaux de 2,1 %, du fait de la reprise continue consécutive à la fermeture de 2009. La SPFL doit continuer de revoir ses plans pour assurer la viabilité financière à long terme de ses opérations à tous ses ponts internationaux.

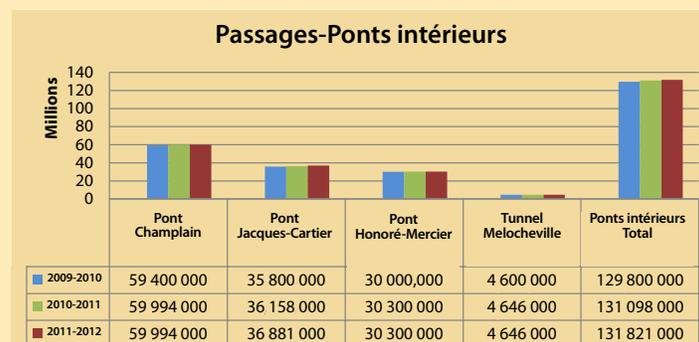


Ponts intérieurs

Le réseau de transport de la région métropolitaine de Montréal est complètement intégré. D'importants mouvements de population vers la Rive-Sud entraînent une augmentation des traversées et une prolongation constante de l'heure de pointe. Dans bien des secteurs, la capacité du réseau est dépassée et les grandes infrastructures vieillissent et, dans certains cas, affichent des signes de détérioration avancée. Toute perturbation imputable aux travaux prévus ou à un incident particulier est lourde de conséquences sur toute la région et nécessite une planification et une coordination poussées.

En 2011, il a fallu fermer à la circulation les voies en direction sud et les voies de transport en commun sur le pont Honoré-Mercier, pour d'importants travaux d'urgence sur la section provinciale du pont. Le remplacement du tablier sera retardé à cause de l'annulation du contrat en mars 2012. Le retard se répercutera sur le flux de circulation dans l'ensemble du réseau de transport. Ces deux incidents ont provoqué une congestion extrême dans tout le réseau et nécessité le détournement de la circulation spécifiquement vers le pont Champlain. Cela a ajouté à la congestion de ce pont, qui est déjà le plus achalandé par voie de circulation en Amérique du Nord et qui est exploité en surcapacité, et a imposé d'autres contraintes et nécessité davantage de coordination pour la réalisation de travaux indispensables déjà planifiés.

La construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent d'ici 10 ans (pour remplacer le pont Champlain), que le gouvernement fédéral a annoncée en octobre 2011, renouvellera l'infrastructure vieillissante et augmentera la capacité et la stabilité du réseau de transport.



6.2.4 RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

La SPFL a divers intervenants qui ajoutent de façon permanente un niveau de complexité à ses opérations, dans la formulation de ses politiques et la réalisation de ses projets. Il s'agit notamment de partenaires fédéraux comme TC, l'ASFC et TPSGC, des gouvernements provinciaux et des municipalités et des organismes, des gouvernements et agences des États-Unis, et de leurs organismes d'application de la loi.

International

Il y a divers modèles de propriété et de gestion des ponts internationaux qui avantagent certains points de traversée par rapport aux autres par divers facteurs comme les opérations limitées au Canada ou la participation financière d'une autre entité fédérale. Cela rejoint les décisions touchant les taux de péage en particulier, et notamment les coûts couverts par les revenus des péages qui diffèrent à certains ponts.

Montréal

Le plus grand défi pour les relations avec les intervenants est l'intégration complexe du réseau de transport de la région métropolitaine de Montréal. Le niveau de coordination nécessaire pour limiter le plus possible les perturbations de la circulation pendant les travaux de réparation et d'entretien a crû de façon exponentielle, pendant que chaque organisme gère les risques de sa propre infrastructure vieillissante et tente de répondre aux attentes du public en fait de réseau de transport sécuritaire, efficace et fiable. Le remplacement du pont Champlain, en particulier, nécessitera un niveau élevé de coordination pour la gestion du nouveau projet et l'atténuation du risque d'infrastructure des structures actuelles.

Collectivités autochtones

Les ponts et structures associées à Cornwall et à Montréal sont situés dans les réserves mohawks d'Akwesasne et de Kahnawake, dont ils sont adjacents ou qu'ils traversent, ce qui ajoute aux complexités de leur exploitation. La SPFL doit satisfaire à l'obligation de la Couronne de consulter les groupes autochtones dont les droits effectifs ou éventuels pourraient être violés par des mesures gouvernementales.

À Cornwall, la construction en cours d'un nouveau PCN a demandé une liaison poussée avec les Mohawks pour garantir le déroulement sans heurts du projet. En août 2010, la SPFL et le CMA ont signé un protocole d'entente historique, qui exprime l'accord des Mohawks d'Akwesasne sur le projet de pont et leur donne l'assurance qu'ils auront la possibilité de maximiser les retombées économiques découlant du projet du pont pour leur collectivité. Cependant, des questions toujours non réglées ont continué de compliquer les opérations quotidiennes du pont actuel.

À Montréal, des entrepreneurs mohawks et des ouvriers de l'acier mohawks participent à la réfection de l'infrastructure du pont Honoré-Mercier, qui traverse la réserve de Kahnawake. Comme responsable du projet, la filiale PJCCI a dû naviguer dans les questions de compétence entre syndiqués et non-syndiqués et le gouvernement du Québec.

6.2.5 OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

La SPFL doit respecter toutes les lois environnementales applicables, notamment, là où il y a lieu, en faisant des évaluations environnementales pour la réalisation de ses projets. Aux ponts internationaux, la SPFL a réalisé une évaluation environnementale harmonisée pour le remplacement du PCN existant et les travaux associés dans le corridor, en collaboration avec le CMA. En juillet 2007, la SPFL a commandé une évaluation environnementale (EE) pour la modernisation du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie, qui a duré jusqu'en juin 2008. En mai 2009, il a été établi un rapport d'examen environnemental préalable répondant aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), que la SPFL et TC (l'autorité responsable) ont approuvé en juin 2009.

Aux ponts intérieurs de Montréal, la filiale PJCCI participe au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF), qu'administre Environnement Canada, pour appliquer les mesures d'atténuation requises pour contenir et traiter les eaux souterraines contaminées sur les terres qui bordent l'autoroute Bonaventure à Montréal et le Saint-Laurent.

6.3 PRINCIPAUX FACTEURS DE RENDEMENT

6.3.1 GESTION DES RISQUES

L'examen spécial de 2008 du BVG et l'analyse stratégique en cours de la SPFL ont cerné trois grandes questions considérées comme enjeux stratégiques ou risques pour la SPFL : la sécurité des ponts, la viabilité financière et la structure de l'entreprise. Le Conseil de la SPFL continue d'arrêter les orientations stratégiques et de surveiller les opérations en s'appuyant sur la plus récente lettre d'attentes et articule ses efforts sur la gestion de ses enjeux stratégiques et risques interreliés.

Le cadre révisé de gestion des risques d'entreprise (GRE) de la SPFL en est au stade de l'élaboration et le profil de risque de la Société (PRS) a été mis au point. Le Conseil de la SPFL est responsable du cadre organisationnel de la GRE pour faciliter son rôle de présentation de rapports au Parlement par l'intermédiaire du ministre sur les principaux secteurs de risque.

La section qui suit cerne les enjeux stratégiques et risques cruciaux auxquels la SPFL a dû faire face au cours de l'année écoulée et qui demeurent le point d'articulation pour l'avenir. Les risques cernés ont aussi validé les conclusions de l'examen spécial de 2008 du BVG, et permis de dégager une vue globale de ces risques et des contrôles et plans d'action à appliquer pour les atténuer.

6.3.2 QUESTIONS STRATÉGIQUES/PRINCIPAUX SECTEURS DE RISQUE

Les sections qui suivent expliquent comment chaque enjeu stratégique/principal secteur de risque se répercute sur le résultat stratégique de la SPFL. Tous ces principaux secteurs de risque ou enjeux sont interreliés et contribuent à la sécurité des ponts; la SPFL doit avoir en place un financement durable et une solide structure d'entreprise.

Sécurité des ponts

Il existe un équilibre fragile entre la préservation des ponts existants et les moyens à prendre pour assurer leur sécurité. Il existe un point critique où les travaux courants d'entretien et de réparation ne suffisent plus et où il faut prendre des décisions sur la réfection ou le remplacement des structures. En l'occurrence, jusqu'au remplacement, le risque pour la sécurité des ponts et structures associées est plus élevé et les coûts d'exploitation augmentent.

La priorité de la SPFL est d'assurer la sécurité constante de toutes ses structures. Divers biens, comme les ponts Champlain et Honoré-Mercier à Montréal et le PCN à Cornwall, font l'objet de travaux poussés ou de remplacement, à cause de leur état de détérioration avancée imputable à de nombreux facteurs comme le vieillissement, la corrosion par le sel et les intempéries au Canada. La SPFL a reçu l'approbation pour la réfection du pont Honoré-Mercier en 2009, le remplacement du PCN en 2010 et le remplacement du pont Champlain géré par TC en 2011. En outre, la majorité des autres routes et ponts dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal nécessitent aussi de grands travaux de réfection ou de remplacement.

La SPFL entretient ses ponts internationaux et structures associées conformément à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI) et ses règlements d'application et codes, qui obligent à présenter des rapports précis au ministre en temps opportun. Les rapports d'inspection établis

pour les ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles et le pont du chenal sud à Cornwall les disent en bon état. À Cornwall, le remplacement du PCN est commencé et il devrait prendre fin avec la démolition de l'ancienne structure pour 2015-2016. Les ponts intérieurs et structures associées à Montréal font l'objet d'inspections annuelles détaillées, qui sont complétées par des techniques modernes spéciales d'inspection. De même, on a déployé les instruments les plus modernes sur le pont Champlain pour surveiller le comportement des éléments de pont critiques dans le cadre de la stratégie d'atténuation des risques.

La SPFL maintiendra l'accent sur les travaux financés et surveillera de près l'état des ponts et des structures associées et examinera toutes les options de financement disponibles. La SPFL planifiera pour le long terme et communiquera les enjeux et les besoins en ressources et tiendra le ministre au courant de ses progrès dans la gestion de l'enjeu de la sécurité des ponts.

Financement durable

La viabilité financière, dont le BVG a traité dans son examen spécial de 2008 est un moyen essentiel de s'acquitter du mandat de la SPFL. Le modèle de financement et les défis financiers pour les ponts internationaux et les ponts intérieurs à Montréal ne sont pas les mêmes. Le problème est l'incapacité de la SPFL de financer de grands projets d'investissement et les besoins de l'ASFC aux ponts internationaux ainsi que l'absence de financement suffisant et à long terme pour entretenir les ponts intérieurs fédéraux à Montréal.

Les ponts internationaux sont sous le coup de pressions financières accrues pour satisfaire au modèle d'autosuffisance selon lequel ils devraient en principe fonctionner. Le principe de base est que les revenus des péages couvriraient les dépenses d'exploitation et d'entretien et que les dépenses d'investissement pourraient être financées par la part accumulée des gains nets. Les péages ne génèrent pas suffisamment de revenus pour constituer des réserves pour le financement des grands travaux de réfection ou de remplacement, qui est actuellement assuré par des crédits parlementaires (74,8 M\$ pour le nouveau PCN à Cornwall) ou des accords de contribution (44,1 M\$ pour la réfection du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie).

Un grand facteur est que les exploitants des ponts internationaux de la SPFL font face à de grands besoins de financement à cause des obligations que la *Loi sur les douanes* (article 6) leur fait de fournir des installations à l'ASFC. Alors que, aux États-Unis, les installations douanières sont fournies et entretenues par une agence distincte disposant d'un financement distinct, le Canada, par sa *Loi sur les douanes* (article 6), impose aux exploitants des ponts la responsabilité de les financer par les revenus des péages. Il s'en est suivi des différences fondamentales de politique entre les exploitants de ponts canadiens et américains. La SPFL a un autre défi à relever pour financer les installations de l'ASFC, vu que les coûts d'exploitation et d'entretien historiquement financés par TPSGC sont maintenant sa responsabilité. Avec les obligations actuelles et les modèles de financement existants, les ponts internationaux de la SPFL ne pourront plus financer les besoins d'investissement et la réfection des structures pendant leur cycle de vie, ou les remplacer à la fin de leur cycle de vie. À l'heure actuelle, ces besoins sont financés individuellement par des demandes de cadre budgétaire ou des demandes particulières à des fonds spéciaux.

Depuis les conclusions du rapport du BVG, la filiale PJCCI à Montréal a bénéficié d'investissements substantiels pour des besoins de biens particuliers ou des besoins d'exploitation à court terme. Dans chaque cas, ces montants représentent du financement provisoire. Il n'y a essentiellement pas de financement à moyen ou à long terme pour les opérations et les besoins d'investissement pour les opérations des ponts intérieurs à Montréal, à l'exception de 6,7 M\$ à compter de 2015 -2016,

qui ne sont pas suffisants pour fonctionner. Il y a un impact direct sur la valeur pour les Canadiens, en tant qu'utilisateurs du pont et dans une perspective économique. Les utilisateurs doivent composer avec des perturbations de circulation lorsque des travaux d'urgence sont nécessaires. Économiquement, les travaux d'urgence signifient des pertes d'occasions pour la planification à long terme et l'optimisation par l'adjudication de contrats pluriannuels. De même, le caractère très serré du marché du travail dans les domaines de l'ingénierie et de la construction à Montréal fait qu'il est difficile de trouver les entrepreneurs requis à prix raisonnable. À l'interne, les ressources de la Société sont constamment articulées sur le prochain plan de financement au détriment de l'avancement du mandat.

Structure organisationnelle

La SPFL a une structure organisationnelle plutôt complexe, avec son siège social à Ottawa, trois filiales en propriété exclusive et deux conseils d'administration internationaux mixtes, avec administrateurs américains et exploitants de ponts américains. Les grands problèmes, comme il ressort de l'examen spécial de 2008 du Bureau du vérificateur général, sont que le modèle actuel ne permet pas au Conseil de la SPFL d'assurer une surveillance efficace des affaires de la Société dans son ensemble ou d'obtenir à temps, et à intervalles réguliers, l'information dont il a besoin. À cause de cela, la présidente et première dirigeante de la SPFL n'a pas le pouvoir ni la responsabilité à l'égard du rendement de toute la SPFL, filiales comprises.

L'adoption de la *Loi fédérale sur la responsabilité* a obligé à diviser le poste de première dirigeante et présidente et celui de président du conseil d'administration (jusqu'à le même poste pour la SPFL et ses filiales, avec responsabilité et rapports hiérarchiques directs). Chaque filiale fonctionne désormais comme société d'État distincte, avec son propre conseil d'administration, auquel les directeurs généraux des filiales doivent rendre compte des opérations quotidiennes, sans passer par la présidente et première dirigeante de la SPFL.

On a pris certaines mesures clés pour traiter de certains des enjeux cernés. Il y a eu notamment l'envoi des lettres d'attentes du Conseil de la SPFL à chaque filiale pour lui communiquer l'orientation de la Société, la mise en œuvre de vérifications internes clés à l'échelle de la Société pour les accords internationaux et dans les domaines des finances. La SPFL s'efforce de continuer de resserrer ses relations avec ses filiales. Le Conseil de la SPFL a mis au point une proposition pour améliorer la structure de gouvernance de la Société, qu'elle a partagée avec le gouvernement. Entre-temps, il a fait des nominations à ses conseils internationaux

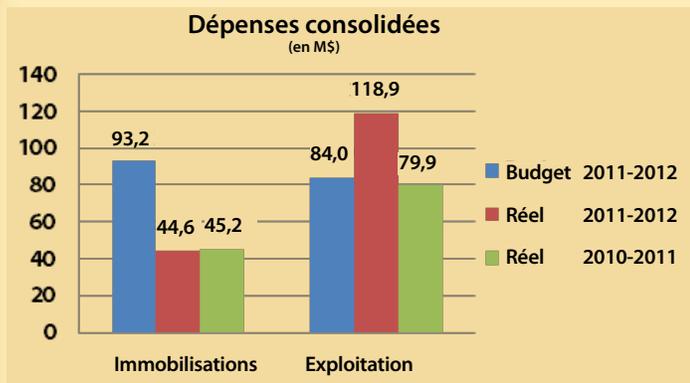
6.3.3 ÉLÉMENTS FINANCIERS

L'état des ponts de la SPFL et des structures connexes dépend surtout de leur âge et des conditions climatiques. Au cours des dernières années, la SPFL et ses filiales ont réalisé un grand nombre de grands projets d'immobilisations. Le financement disponible a été la clé de voûte de la réalisation de ces projets. En 2011-2012, la filiale PJCCI a pu lancer de grands travaux grâce au financement de 227,6 M\$ en trois ans qui lui a été affecté dans le cadre du budget de 2011.

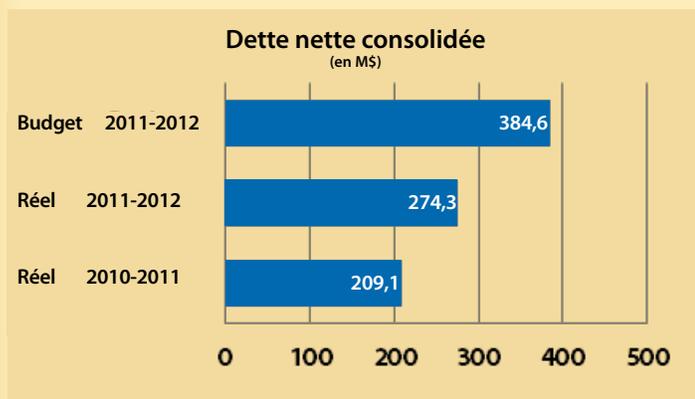
Les dépenses en immobilisations ont totalisé 44,6 M\$ en 2011-2012 (45,2 M\$ en 2010-2011) et leur valeur moins l'amortissement au 31 mars 2012 s'établissait à 300,3 M\$ (268,5 M\$ au 31 mars 2011). Les principaux investissements comprennent le projet de construction du nouveau pont du chenal nord, la réfection du pont Honoré-Mercier, le programme d'entretien de 10 ans du pont Champlain et la réfection du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie.

Les revenus d'exploitation de la SPFL aux ponts internationaux sont demeurés stables et ont dépassé ceux de l'exercice précédent. Les travaux d'entretien ont atteint un sommet historique de 72,1 M\$ (60,6 M\$

en 2010-2011), surtout à cause des réparations importantes du pont Champlain à Montréal (23,5 M\$) et du projet de peinture du pont du chenal sud à Cornwall (2,9 M\$). Une provision de 28,1 M\$ pour une obligation environnementale liée à des terrains contaminés que possède la filiale PJCCI a aussi été comptabilisée. C'est pourquoi la SPFL déclare un déficit consolidé de 33,0 M\$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2012, comparativement à 2,4 M\$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2011.



La dette nette consolidée de la SPFL a grimpé à 274,3 M\$ à la fin de l'exercice à cause des investissements majeurs en cours dans des immobilisations corporelles.



6.4 CAPACITÉ DE PRODUIRE DES RÉSULTATS

Au cours de cette année de transition vers les normes comptable pour le secteur public canadien (NCSP), l'État de la situation financière présente des chiffres comparatifs pour l'exercice terminé le 31 mars 2012, l'exercice terminé le 31 mars 2011, ainsi que le bilan d'ouverture au 1er avril 2010. L'État consolidé des résultats et l'État consolidé de la variation de la dette nette contiennent aussi des montants prévus au budget pour les exercices conformément aux normes du NCSP.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES CHANGEMENTS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actifs financiers

Le total des actifs financiers a augmenté pour atteindre 58,2 M\$ au 31 mars 2012 (48,3 M\$ en 2011; 43,7 M\$ le 1er avril 2010).

La situation de la trésorerie nette de la SPFL a grimpé à 38,8 M\$ au 31 mars 2012 (28,5 M\$ en 2011; 16,8 M\$ le 1er avril 2012). La situation de la trésorerie est liée de près au versement par le gouvernement fédéral du financement destiné aux ponts de Montréal et au projet de construction du pont du chenal nord à Cornwall. Le 31 mars 2012, le montant à recevoir du Canada a augmenté à 13,6 M\$ (5,0 M\$ en 2011; 13,1 M\$ le 1er avril 2010). Les variations des activités de placement qui ont diminué de 9,9 M\$ à la fin de l'exercice (augmentation de 0,2 million en 2011) et les variations des débiteurs qui ont augmenté de 1,0 M\$ (de 0,7 M\$ en

2011) attribuables principalement au moment où se sont déroulées les activités ont aussi eu un effet sur le solde de trésorerie.

Actifs non financiers

Des investissements continus soutenus dans des immobilisations ont été réalisés dans le cadre de quatre projets pluriannuels d'infrastructures. Les immobilisations corporelles ont augmenté de 31,8 M\$, ou de 12 %, par rapport à l'exercice précédent (augmentation de 35,9 M\$ ou de 15 % en 2011) à cause de la construction en cours du nouveau pont à travée basse du chenal nord à Cornwall (16,7 M\$), d'importants travaux de réfection qui se poursuivaient sur le pont Honoré-Mercier (8,1 M\$), des travaux d'immobilisations en cours sur le pont Champlain (8,5 M\$) et de la réfection du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie (1,7 million).

Ces dépenses sont payées directement à même les crédits parlementaires de 41,6 M\$ (26,2 M\$ en 2011) ou en vertu d'une entente de contribution conclue avec le gouvernement du Canada qui prévoit des paiements de 1,7 M\$ pendant l'exercice en cours (1,1 million en 2011). La SPFL comptabilise aussi un élément d'actif de 15,9 M\$ et l'obligation correspondante liée à la mise hors service d'immobilisations qui a trait à la construction du nouveau pont du chenal nord et à la démolition prévue du pont existant. Cette obligation fera l'objet d'un amortissement linéaire au cours de la durée de vie estimée du pont et devrait s'étendre sur d'autres exercices.

Passif

La SPFL et ses filiales reçoivent du financement fédéral pour les grands projets d'infrastructure. L'aide en capital reportée, qui atteignait 249,5 M\$ au 31 mars 2012 (213,8 M\$ en 2011; 192,2 M\$ le 1er avril 2010) découle des quatre grands projets en cours. Ces montants seront amortis au cours de la durée de vie utile estimée de l'élément d'actif qui bénéficie du financement.

Une provision pour une obligation environnementale liée à des terrains contaminés à Montréal est décrite à la note 11 afférente aux états financiers. Le nettoyage de ces terrains exige l'intervention de multiples propriétaires et les négociations se poursuivent. L'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation, soit le pont du chenal nord à Cornwall, totalisait 15,9 M\$ au 31 mars 2012 (15,4 M\$ en 2011; zéro le 1er avril 2010).

Pour terminer ces grands projets, la SPFL et sa filiale, PJCCI, ont conclu des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie des montants à payer jusqu'à ce que certains travaux soient terminés et respectent les exigences d'exécution. Ces retenues atteignaient 5,3 M\$ au 31 mars 2012 (2,3 M\$ en 2011; 1,0 M\$ le 1er avril 2010) dans le cadre des projets du pont Honoré-Mercier et du pont du chenal nord de Cornwall. Ces montants seront exigibles lorsqu'on aura exécuté les travaux au cours des années à venir.

Le prêt de 5,0 M\$ à la SPRSM pour l'achat de terrains non financé dans le cadre de l'accord de contribution du gouvernement a été prélevé au complet et sera converti en moins d'un an en prêt d'une durée de 20 ans lorsque tous les terrains auront été acquis. Le prêt sera remboursé à même l'excédent des recettes des péages.

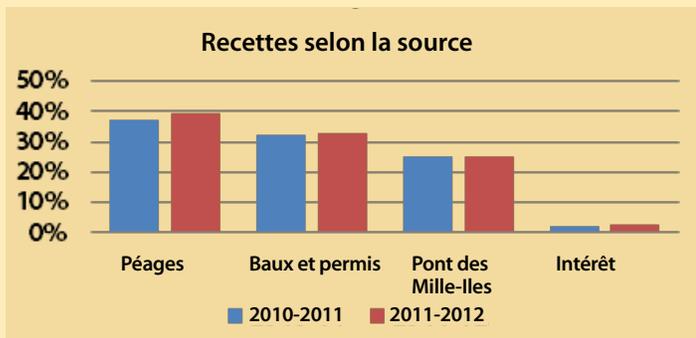
Enfin, les comptes clients ont augmenté de 3,6 M\$ cette année (augmentation de 5,0 M\$ en 2011), ce qu'il est possible d'attribuer au moment où ont été payées des factures importantes en vertu d'obligations contractuelles liées aux quatre grands projets.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Revenu consolidé

Le revenu consolidé de la SPFL a totalisé 14,2 M\$ en 2011-2012 (14,0 M\$ en 2011). Ce revenu s'explique par le volume soutenu du trafic aux

ponts internationaux pendant les mois d'été, ainsi que par la stabilité des revenus des baux et permis tout au long de l'exercice.



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

Le revenu des péages des ponts internationaux, qui se chiffre à 9,0 M\$ en 2011-2012 (8,9 M\$ en 2011) s'est maintenu principalement à cause de la fermeté du dollar canadien et de son effet positif sur les achats transfrontaliers aux ponts des Mille-Îles, de Cornwall et de Sault Ste. Marie. Cette tendance est freinée par la baisse du trafic commercial en raison de la diminution des exportations canadiennes vers les États-Unis. Les résultats s'établissent à 0,3 M\$ de moins que le montant prévu au budget parce que la circulation a diminué légèrement au pont international des Mille-Îles.

Baux et permis

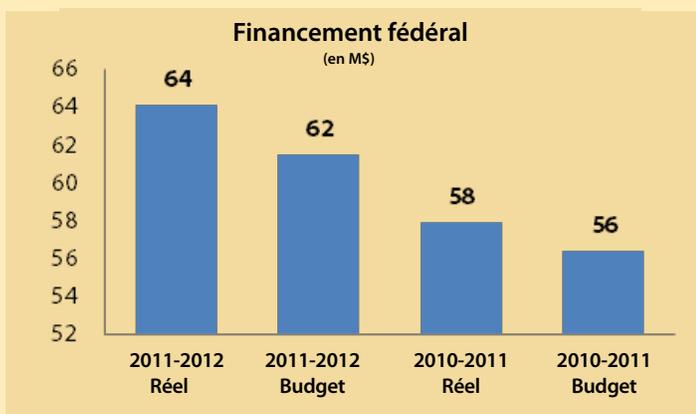
Les revenus des baux et des permis sont demeurés stables à 4,6 M\$ en 2011-2012 (4,5 M\$ en 2011). Ils devaient selon le budget atteindre 5,0 M\$ pendant l'exercice en cours, ce qui ne s'est toutefois pas produit parce que les revenus de la boutique hors taxes a été moins élevés que prévu.

Financement fédéral

Les crédits parlementaires destinés aux charges d'exploitation ont totalisé 64,1 M\$ en 2011-2012 (57,9 M\$ en 2011). Ce changement est attribuable directement au financement spécial supplémentaire que PJCCI a obtenu pour ses activités dans le cadre du budget de 2011.

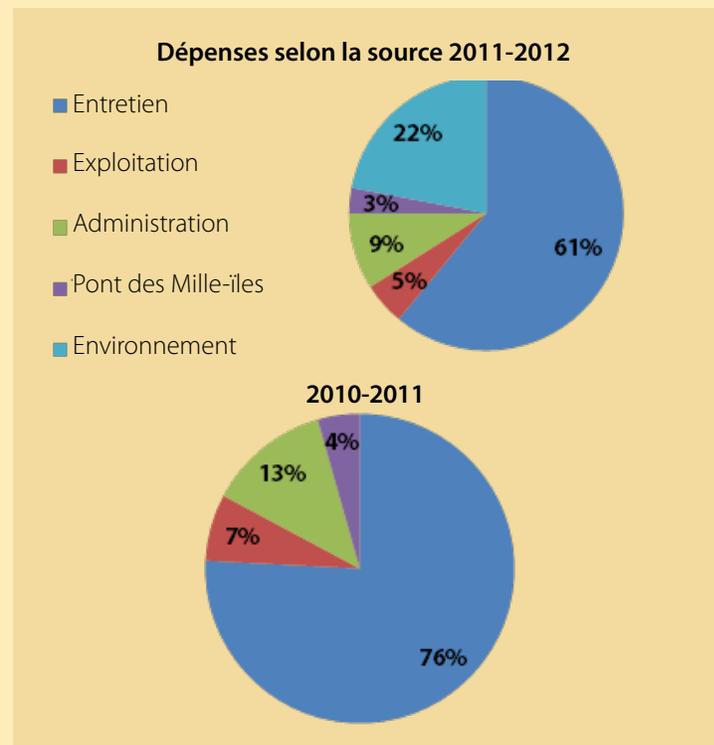
Les crédits parlementaires destinés aux charges d'immobilisations pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012 ont totalisé 41,6 M\$ (26,2 M\$ en 2011) et comprennent du financement d'immobilisations pour le nouveau pont du chenal nord (16,7 M\$), le projet de réfection du pont Honoré-Mercier (8,1 M\$), l'entretien du pont Champlain (8,5 M\$) et le programme d'immobilisations en cours de PJCCI.

Le projet de réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie est financé dans le cadre d'un accord de contribution avec le gouvernement du Canada qui totalise 1,7 M\$ (1,1 M\$ en 2011).



Charges consolidées

Les charges consolidées de la SPFL ont totalisé 118,9 M\$ en 2011-2012 (79,9 M\$ en 2011). L'augmentation de 39,0 M\$ est attribuable principalement à des investissements supplémentaires dans des travaux d'entretien, en particulier à Montréal, à la provision susmentionnée pour l'obligation environnementale de 27,1 M\$ et à une augmentation de la charge d'amortissement qui a atteint 3,4 M\$. Les charges d'exploitation et d'administration sont demeurées stables.



Entretien

Les charges d'entretien représentent 61 % des charges à la fin de 2011-2012 et ont atteint un sommet historique de 72,1 M\$ (76 % ou 60,6 M\$ en 2011). L'augmentation de 11,5 M\$ est attribuable à une augmentation de 1,3 million liée au programme d'entretien de 10 ans du pont Champlain, à 5,0 M\$ liés à des travaux supplémentaires d'entretien des ponts de Montréal, à 3,4 M\$ découlant de l'affectation d'amortissement au programme d'entretien, à des charges supplémentaires de 1,6 M\$ liées au projet pluriannuel de peinture du pont du chenal sud à Cornwall et 0,2 M\$ en projets mineurs. Les charges d'entretien ont dépassé de 8,2 M\$ le montant prévu au budget à cause d'un élément non prévu au budget attribuable à un amortissement de 2,3 M\$ dans le contexte de l'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation, à un amortissement supplémentaire de 2,0 M\$ pour le projet de réfection du pont Honoré-Mercier et à la nature des dépenses prévues comme immobilisations et engagées comme charges d'exploitation.

Exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 5,7 M\$ en 2011-2012, soit 5 % du total des charges pour l'exercice (5,6 M\$ ou 6,7 % en 2011). Les frais d'exploitation sont demeurés constants pour l'ensemble du portefeuille et l'on prévoit une variation minimale durant tout l'exercice et par rapport au budget.

Administration

Les charges d'administration ont atteint 10,6 M\$ en 2011-2012, soit 9 % des charges annuelles, et étaient tout juste au-dessous du montant prévu au budget en 2011-2012 (10,2 M\$ ou 13 % en 2011). L'augmentation

modeste de 0,4 M\$ est attribuable à une augmentation non prévue au budget de la provision pour les avantages sociaux des employés à la filiale, PJCCI.

Charges d'exploitation du pont des Mille-Îles

Les charges d'exploitation au pont des Mille-Îles ont totalisé 3,4 M\$ en 2011-2012 (3,5 M\$ en 2011), ce qui a représenté 3 % du total des charges et respecte le budget.

Provision liée à une obligation environnementale

La SPFL a comptabilisé une provision de 27,1 M\$ pour une obligation environnementale en 2011-2012, charge liée à une évaluation en profondeur effectuée dans les secteurs est et ouest des terrains contaminés à Montréal, décrite à la note 11 afférente aux États financiers consolidés. Cette provision représente la part estimative de la filiale, PJCCI, des dépenses de projets à réaliser avec d'autres propriétaires de divers niveaux de compétence. Ces projets s'étendront sur un certain nombre d'années et PJCCI aura besoin de fonds supplémentaires pour conclure des contrats afin de réaliser les travaux qui s'imposent.

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Les flux de trésorerie de la SPFL dépendent principalement du moment de la réception du financement fédéral pour les dépenses liées aux grands projets. Le financement est reçu seulement après que les dépenses sont engagées. À la fin de 2011-2012, le montant à recevoir du Canada a fluctué de quelque 8,6 M\$ pour atteindre 13,6 M\$ (5,0 M\$ en 2011). Le montant des retenues pour les travaux de construction et l'aide en capital reportée, qui avaient augmenté de 3,0 M\$ et de 35,6 M\$ respectivement, est aussi relié aux grands projets.

MÉTHODES COMPTABLES ET BUDGET DES DÉPENSES

Les méthodes comptables importantes de la SPFL sont décrites dans la note 2 afférente aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers conformément aux NCSP oblige la direction à faire des estimations et à poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés de l'actif financier et des actifs non financiers, du passif, des revenus et des charges, ainsi que sur la divulgation du passif éventuel. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations comptables décrites ci-dessous obligent à faire preuve d'un jugement complexe ou subjectif en ce qui a trait à des questions qui sont essentiellement incertaines ou lorsqu'il est probable que l'on pourrait déclarer des montants très différents dans des conditions différentes ou si l'on posait des hypothèses différentes.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui comprennent les ponts, les routes et les structures connexes et dont la durée de vie utile est limitée, sont amorties sur leur durée de vie utile. La durée de vie repose sur les estimations établies par la direction et que l'on présente aux notes 2 et 15 des états financiers consolidés. La durée de vie utile de ces biens fait l'objet d'une révision périodique qui vise à assurer qu'elle demeure pertinente. En raison de la durée de vie considérable d'un grand nombre des biens, les changements au niveau des estimations pourraient avoir un effet important sur les états financiers consolidés. La dégradation des actifs à long terme fait l'objet d'une vérification lorsque des événements ou des circonstances indiquent qu'il est impossible de récupérer leur valeur comptable à partir de mouvements de trésorerie futurs. Si les conditions à venir devaient se dégrader par rapport à la meilleure estimation des

principales hypothèses économiques établie par la direction et si les flux de trésorerie connexes devaient diminuer considérablement, il se pourrait que la SPFL doive assumer d'éventuels frais importants de moins-value à l'égard de ses immobilisations corporelles.

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

L'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations de la Société comprend les coûts de mise hors service à long terme du pont du chenal nord, décrite dans la note 12 des états financiers consolidés. L'obligation liée à la mise hors service repose sur l'estimation des coûts de démolition du pont établie par la Société. L'estimation non actualisée de ce passif s'élève à 17,1 M\$, ce qui reflète des paiements qui devraient être effectués en 2014 et en 2015. Cette estimation a été actualisée à un taux de 2,92 % et de 3,04 %. L'augmentation de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations a obligé la direction à établir des estimations et à poser des hypothèses importantes. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Aide en capital reportée

L'aide gouvernementale obtenue afin de financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables est comptabilisée comme aide en capital reportée et amortie de la même façon que les immobilisations corporelles connexes en fonction de leur durée de vie utile. La durée de vie utile des immobilisations corporelles fait l'objet d'un examen périodique qui vise à en déterminer la pertinence continue. Tout changement au niveau des estimations pourrait avoir des répercussions importantes sur les états financiers consolidés.

Charges à payer en raison de réparations d'entretien majeures

La SPFL et ses filiales engagent des dépenses liées à l'entretien de ses immobilisations. Beaucoup de ces dépenses sont engagées dans le cadre de grands projets d'infrastructure qui s'étendent sur de nombreuses années. En comptabilisant ces dépenses, la direction doit effectuer des estimations importantes portant sur l'avancement des travaux et des demandes de paiement relatives à des travaux réalisés afin de pouvoir évaluer le passif en fin d'exercice. Un changement du pourcentage estimé de l'avancement des travaux ou de l'évaluation de la probabilité de paiement et du moment de la présentation d'une demande de paiement pourrait avoir un effet important sur la valeur estimée des charges à payer, des charges d'entretien ou des dépenses d'immobilisations connexes. Il pourrait aussi avoir un effet sur la situation de trésorerie de la société et, dans le cas des projets financés par le gouvernement, sur la créance sur le Canada et le financement reporté d'immobilisations.

Obligations liées aux avantages sociaux futurs

La SPFL et ses filiales offrent des prestations de pension à leurs employés en vertu d'un régime de retraite à cotisations définies ou dans le cadre du Régime de pension de retraite de la fonction publique, comme l'indiquent les notes 2 et 10 afférentes aux états financiers consolidés. Les contributions de l'employeur au régime de pension représentent ses obligations totales à cet égard et sont comptabilisées comme charges d'exploitation selon le montant véritable. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des contributions pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique. Les changements apportés au niveau de ce régime et les hypothèses peuvent avoir un effet important sur les états financiers consolidés des exercices à venir.

Avant le 1er janvier 2012, les employés de la SPFL et de ses filiales, PJCCI et la CPIVM, avaient droit à des avantages sociaux précis prévus dans leurs conditions d'emploi, dans le cadre d'un régime d'indemnités de départ. La SPFL et sa filiale, la CPIVM, ont supprimé ces indemnités à compter du 1er janvier 2012 pour tous les employés et les montants à payer à la fin de l'exercice ont été cumulés. Les employés de la filiale PJCCI ont toujours

droit à ces avantages sociaux, mais on prévoit qu'ils disparaîtront à la suite des négociations collectives. Les indemnités de départ devraient être payables à tous les employés de PJCCI au cours du prochain exercice. Toute modification de cette hypothèse pourrait avoir un effet important sur les États financiers consolidés des exercices à venir.

Obligations environnementales

La SPFL et plus particulièrement sa filiale, PJCCI, présentent un passif considérable en raison des terres contaminées et des mesures visant à éliminer cette contamination attribuable aux activités de ses prédécesseurs, comme l'indique la note 11 des états financiers consolidés. Les estimations à la base de ce passif comprennent le nombre de propriétaires et de participants présents sur les terrains contaminés, la nature à long terme des mesures de remise en état nécessaires, ainsi que l'effet éventuel des lois et des règlements environnementaux et de leur interprétation par les autorités responsables de la réglementation, qui pourrait changer avec le temps. Les changements au niveau de l'ampleur des coûts estimés par n'importe laquelle ou l'ensemble des estimations pourraient avoir un effet important sur les états financiers consolidés. Un passif de 28,1 M\$ basé sur une évaluation établie par la direction de la filiale PJCCI a été comptabilisé. Des changements de ces estimations pourraient avoir un effet important sur les états financiers consolidés d'exercices à venir.

Éventualités

Les éventualités sont comptabilisées comme un passif lorsqu'il est probable qu'un passif a été engagé et lorsqu'il est possible d'établir une estimation raisonnable du montant de la perte. Il faut divulguer ce passif lorsqu'il est probable que l'événement qui le confirmera se produira, mais qu'il est impossible d'estimer le montant de la perte ou qu'il est raisonnablement possible que la perte finale dépasse la provision comptabilisée. Dans le cours normal des activités, la SPFL et ses filiales constituent le demandeur ou le défendeur ou sont partie à certaines demandes ou poursuites en instance. Ce passif éventuel se règle souvent sur de longues périodes. La note 19 des états financiers consolidés présente d'autres renseignements sur les éventualités de la SPFL. Tout changement au niveau de la probabilité d'un règlement et du montant estimé des paiements peut avoir un effet important sur les états financiers consolidés d'exercices à venir.

CHANGEMENTS DE LA MÉTHODE COMPTABLE

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié une modification du manuel de comptabilité du secteur public qui élimine la catégorie des « organismes publics de type commercial ». La Société a déterminé qu'elle est un « autre organisme du gouvernement (AOG) ».

La Société en est venue à la conclusion que les normes comptables pour le secteur public représentent le cadre idéal aux fins de la production de rapports, compte tenu des besoins des utilisateurs des états financiers. La Société a adopté un cadre rétrospectif de transition vers les nouvelles normes comptables pour l'exercice en cours, à compter du 1er avril 2011.

Compte tenu de l'adoption des normes comptables pour le secteur public, la SPFL a dû apporter à son bilan d'ouverture et à ses résultats comparatifs des rajustements mineurs comprenant un passif pour les congés de maladie cumulés, mais sans droits acquis. La note 3 afférente aux états financiers consolidés vérifiés décrit les rajustements.

En raison de la différence quant au moment de la production des documents budgétaires, le budget d'exploitation et celui des immobilisations de 2011-2012 de la SPFL ont été établis conformément aux principes comptables généralement reconnus décrits à la partie V du Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA). En terminant l'analyse de transition, la SPFL a examiné ses budgets et décidé de ne procéder à aucun rajustement important des budgets d'exploitation et

des immobilisations de 2011-2012.

6.5 PERSPECTIVES

La viabilité générale de tous nos ponts internationaux demeure le point de convergence de toutes les activités. Au pont de Cornwall, la construction d'un nouveau pont du chenal nord, qui avance bien, ainsi que la résolution de la question de l'emplacement permanent des installations de l'ASFC, contribueront grandement à l'efficacité des traversées. Au pont de Sault Ste. Marie, la planification de la réfection du complexe douanier de l'ASFC avance. L'amélioration de la circulation qui en découlera aux deux endroits aidera à attirer le trafic commercial des plus nécessaires. Le plan d'action pour la frontière Canada-États-Unis considère les installations frontalières des Mille-Îles comme un investissement prioritaire. La SPFL a eu avec l'ASFC des échanges au sujet des plans futurs pour ce passage et continuera d'en avoir.

La complexité de la situation des ponts intérieurs à Montréal découle du vieillissement du réseau de transport dans le Grand Montréal et de son utilisation au maximum. Le gouvernement du Canada a reconnu que l'état du pont Champlain le préoccupe et a annoncé récemment qu'il serait remplacé au cours des 10 prochaines années. Entre-temps, du financement en place permettra de maintenir la sécurité et la fiabilité des structures pendant la construction du nouveau pont. Les terrains contaminés du Technoparc exigeront aussi des investissements importants. Des pourparlers en cours avec des partenaires portent sur des solutions de confinement. On s'attend à devoir investir en moyenne 100 M\$ par année à Montréal au cours de la prochaine décennie pour renouveler les immobilisations corporelles existantes.

7 États financiers vérifiés

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	Page 27
Rapport de l'auditeur indépendant	Page 29
États financiers consolidés	Pages 31 à 34
Notes afférentes aux états financiers consolidés	Pages 35 à 57

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

Les états financiers consolidés contenus dans le présent Rapport annuel ont été produits par la direction de la SPFL (société mère) conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'intégrité et l'objectivité des données contenues dans ces états financiers consolidés incombent à la direction de la SPFL (société mère) et à celle de chacune de ses filiales en propriété exclusive, soit PJCCI, CPIVM et SPRSM, qui rendent compte directement à un conseil d'administration indépendant. Pour établir les états financiers consolidés, la direction de la SPFL (société mère) se base sur les états financiers vérifiés de chacune de ses filiales en propriété exclusive et sur les affirmations de la direction de chacune des filiales.

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

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la direction de la SPFL (société mère) a terminé la consolidation des états financiers. La direction de la SPFL (société mère) et celle de chacune de ses filiales en propriété exclusive ont créé et tiennent des livres de compte, des dossiers, des contrôles financiers et administratifs, des systèmes d'information et des pratiques de gestion portant sur leurs états financiers respectifs. Ces mesures doivent garantir de façon raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés, et que les opérations sont conformes à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi constituant en corporation « St. Mary's River Bridge Company »*, à la *Loi maritime du Canada* et à ses règlements, ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de la SPFL (société mère) et de ses filiales en propriété exclusive.

Le conseil d'administration de la SPFL est constitué d'administrateurs qui ne sont pas des employés de la Société. Le conseil d'administration de la SPFL et celui de chacune de ses filiales en propriété exclusive doivent veiller à ce que la direction de chaque société s'acquitte de ses responsabilités liées à la production de rapports financiers et au contrôle interne. Les conseils d'administration des filiales en propriété exclusive rendent compte directement au conseil d'administration de la SPFL. Celui-ci et celui de chacune de ses filiales en propriété exclusive s'acquittent de leurs responsabilités par l'intermédiaire de leur comité de vérification respectif constitué de membres du conseil d'administration. Chaque comité de vérification rencontre la direction et l'auditeur externe indépendant de la société pour examiner comment chacun de ces groupes s'acquitte de ses responsabilités et pour discuter d'audit, de contrôles internes et d'autres questions financières pertinentes. Le comité de vérification de chaque filiale en propriété exclusive de la SPFL a examiné ses états financiers respectifs avec ses auditeurs externes et le conseil d'administration de chaque filiale a approuvé et soumis les présents états financiers, ainsi que le rapport de l'auditeur externe, au conseil d'administration de la SPFL. Le Comité de vérification de la SPFL a examiné les états financiers consolidés avec l'auditeur externe et soumis

son rapport au conseil d'administration de la SPFL, qui a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur général du Canada vérifie les états financiers des filiales en propriété exclusive de la Société, soit PJCCI et la CPIVM. KPMG s.r.l. vérifie les états financiers de la filiale en propriété exclusive que constitue la SPRSM. L'auditeur externe de la SPFL, le vérificateur général du Canada, audite les états financiers consolidés et en fait rapport au ministre responsable de la Société.

La présidente et première dirigeante,



Micheline Dubé

La chef des services financiers et administratifs,



Natalie Kinloch

Le 26 juin 2012



Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Rapport sur les états financiers consolidés

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de La Société des ponts fédéraux Limitée, qui comprennent les états consolidés de la situation financière au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1^{er} avril 2010, et les états consolidés des résultats, les états consolidés de la variation de la dette nette et les états consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus dans le cadre de mes audits sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1^{er} avril 2010, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétroactive de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 3 afférente aux états financiers consolidés, les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de La Société des ponts fédéraux Limitée et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de mes audits des états financiers consolidés ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi constituant en corporation « St. Mary's River Bridge Company »*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements, et aux statuts et règlements administratifs de La Société des ponts fédéraux Limitée et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour le vérificateur général du Canada,



Maurice Laplante, CA
vérificateur général adjoint

Le 26 juin 2012
Ottawa, Canada

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

au 31 mars

(en milliers de dollars)

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
ACTIFS FINANCIERS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	38 780	28 475	16 801
Placements (Note 5)	3 343	13 206	12 968
Débiteurs	2 370	1 394	735
Intérêts courus à recevoir	81	137	86
Montant à recevoir du Canada (Note 6)	13 612	5 042	13 119
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	58 186	48 254	43 709
PASSIF			
Créditeurs et charges à payer (Note 7)	24 614	20 989	16 029
Dette envers un partenaire gouvernemental (Note 8)	2 075	1 845	1 414
Dépôts de clients	140	100	110
Retenue de garantie (Note 9)	5 309	2 266	1 041
Avantages sociaux futurs (Note 10)	1 271	1 370	1 401
Obligation environnementale (Note 11)	28 100	1 000	1 000
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisation (Note 12)	15 885	15 433	-
Facilité de crédit (Note 13)	5 000	-	-
Produits reportés	610	496	861
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 14)	249 472	213 843	192 225
TOTAL DES PASSIFS	332 476	257 342	214 081
DETTE NETTE	(274 290)	(209 088)	(170 372)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations corporelles (Note 15)	300 347	268 538	232 635
Charges payées d'avance	1 118	745	363
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS	301 465	269 283	232 998
EXCÉDENT CUMULÉ	27 175	60 195	62 626

Engagements (Note 18) et Éventualités (Note 19)

APPROUVE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION


 Administrateur


 Administrateur

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

État consolidé des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	Budget 2012	Réel 2012	Budget 2011	Réel 2011
PRODUITS				
Péages	5 372	5 535	3 916	5 278
Baux et permis	5 089	4 566	4 893	4 534
Produits d'exploitation du pont international des Mille-Îles (Note 17)	3 938	3 490	3 675	3 590
Intérêts	250	390	212	320
Autre	76	207	70	280
TOTAL DES PRODUITS	14 725	14 188	12 766	14 002
CHARGES (Note 20)				
Entretien	63 819	72 059	55 248	60 589
Fonctionnement	5 778	5 739	5 628	5 567
Administration	10 874	10 570	9 746	10 238
Charges d'exploitation du pont international des Mille-Îles (Note 17)	3 549	3 414	3 671	3 512
Provision relative aux obligations environnementales	-	27 100	-	-
TOTAL DES CHARGES	84 020	118 882	74 293	79 906
DÉFICIT AVANT LE FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL	(69 295)	(104 694)	(61 527)	(65 904)
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	61 548	64 076	56 418	57 900
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 14)	5 342	7 598	4 610	5 573
DÉFICIT ANNUEL	(2 405)	(33 020)	(499)	(2 431)
EXCÉDENT CUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE	60 101	60 195	60 600	62 626
EXCÉDENT CUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE	57 696	27 175	60 101	60 195

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

État consolidé de la variation de la dette nette

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	Budget 2012	Réel 2012	Budget 2011	Réel 2011
DÉFICIT ANNUEL	(2 405)	(33 020)	(499)	(2 431)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(93 137)	(44 552)	(99 527)	(45 240)
Amortissement d'immobilisations corporelles	7 286	12 743	6 460	9 337
	(88 256)	(64 829)	(93 566)	(38 334)
Acquisition de charges payées d'avance	(163)	(2 787)	-	(1 878)
Utilisation de charges payées d'avance	74	2 414	135	1 496
	(89)	(373)	135	(382)
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(88 345)	(65 202)	(93 431)	(38 716)
DETTE NETTE, DÉBUT DE L'EXERCICE	(296 269)	(209 088)	(202 838)	(170 372)
DETTE NETTE, FIN DE L'EXERCICE	(384 614)	(274 290)	(296 269)	(209 088)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

État consolidé des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2012	2011
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit annuel	(33 020)	(2 431)
Éléments hors trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles	12 743	9 337
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(7 598)	(5 573)
Augmentation des débiteurs	(976)	(659)
(Augmentation) diminution des intérêts courus à recevoir	56	(51)
(Augmentation) diminution du montant à recevoir du Canada	(8 570)	8 077
(Augmentation) diminution des dépôts de clients	40	(10)
Charge de désactualisation	452	262
Augmentation de la retenue de garantie	3 043	1 225
Augmentation des créditeurs et charges à payer	3 623	4 939
Augmentation (diminution) des produits différés	114	(365)
Diminution des avantages sociaux futurs	(99)	(8)
Augmentation des obligations environnementales	27 100	-
Augmentation des apports reportés afférents aux immobilisations	35 629	21 618
Augmentation des charges payées d'avance	(373)	(382)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	32 164	35 979
DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(36 954)	(24 496)
FLUX DE TRÉSORERIE AFFECTÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	(36 954)	(24 496)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Acquisition de placements	(2 212)	(12 825)
Cession de placements	12 075	12 587
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS DE PLACEMENT	9 863	(238)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du montant à payer à un partenaire gouvernemental	232	429
Augmentation de la facilité de crédit	5 000	-
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	5 232	429
AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	10 305	11 674
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, DÉBUT DE L'EXERCICE	28 475	16 801
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, FIN DE L'EXERCICE	38 780	28 475

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

1. AUTORISATION ET ACTIVITÉS

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

En accord avec une directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er octobre 1998. À cette date, la responsabilité de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et de la société La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (CPIVM) ainsi que les opérations du pont international des Mille-Îles ont été transférées à la Société. La responsabilité du tunnel de Melocheville et du pont Honoré Mercier a été transférée à la filiale, PJCCI en 1998.

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

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 des ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

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

La SPFL (société mère), PJCCI et le SPRSM reçoivent du gouvernement fédéral du financement pour l'acquisition d'actifs immobilisés.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

a) Méthode de comptabilité

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

La Société constate ses produits et ses charges selon la comptabilité d'exercice. Les actifs sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur nette de réalisation. Les passifs sont comptabilisés au montant estimatif qui sera finalement payable.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

a) Méthode de comptabilité (suite)

Les actifs financiers et non financiers sont comptabilisés à l'État consolidé de la situation financière. Les actifs non financiers sont comptabilisés en charge par voie d'amortissement ou au moment de leur utilisation. Les actifs non financiers ne sont pas pris en considération dans la détermination de la dette nette de la Société, mais ils sont plutôt portés en réduction de la dette nette pour déterminer l'excédent (le déficit) cumulé.

b) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de la SPFL (société mère), de ses filiales en propriété exclusive, soit PJCCI et la SPRSM, ainsi que sa participation proportionnelle (50 %) qu'elle détient dans son partenariat gouvernemental, soit la CPIVM. L'exercice de PJCCI et celui de la CPIVM se terminent le 31 mars tandis que celui de la SPRSM prend fin le 31 décembre. Les opérations et les soldes entre sociétés ont tous été supprimés des états financiers consolidés.

c) Crédits parlementaires

Les crédits parlementaires utilisés pour combler l'excédent des charges sur les produits d'exploitation et les actifs non amortissables se reflètent dans l'État consolidé des résultats. La portion des crédits parlementaires utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles est comptabilisée comme apports reportés afférents aux immobilisations dans l'État consolidé de la situation financière et amortie suivant la même méthode que les immobilisations corporelles connexes. Toute partie des crédits parlementaires auxquels la Société a droit, mais qu'elle n'a pas encore reçue à la fin de l'exercice, est comptabilisée au Montant à recevoir du Canada.

d) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les soldes bancaires.

e) Placements

Les placements à court terme qui sont transitoires ou de nature à court terme sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur marchande.

f) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les charges qui permettent de prolonger la durée de vie des immobilisations de la Société, d'en accroître la capacité, d'en améliorer la sécurité ou l'efficacité, ou qui visent à réduire ou prévenir la contamination de l'environnement, sont capitalisées. Les charges liées aux réparations et à l'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

f) Immobilisations corporelles (suite)

Les montants inclus dans les projets en cours sont transférés dans la catégorie appropriée des immobilisations corporelles lorsque les travaux sont terminés et sont ensuite amortis conformément à la méthode d'amortissement de la Société. Les immobilisations corporelles transférées de parties liées sont comptabilisées à la juste valeur marchande, lorsqu'il est possible de la déterminer.

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

Ponts et routes	2 % - 7 %
Améliorations de ponts et d'infrastructures	5 % - 10 %
Véhicules et matériel	3 % - 33 %
Bâtiments	2 % - 10 %

g) Avantages sociaux futurs

Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Les employés de la SPFL (société mère) et de la CPIVM ont le droit d'accumuler, mais toutefois sans droit acquis, les congés de maladie prévus dans leurs conditions d'emploi. La SPRSM comptabilise la part des congés de maladie que les employés de son partenaire gouvernemental, l'Administration du pont international, accumulent sans droits acquis. La Société comptabilise le coût des avantages sociaux futurs au titre des congés de maladie pour les périodes au cours desquelles les employés rendent des services à l'entité, et le passif que représentent ces avantages est comptabilisé au fur et à mesure qu'ils sont acquis par les employés en fonction de la probabilité de paiement basée sur des données historiques.

Les employés de PJCCI ont droit à des congés de maladie et ceux-ci leurs sont payés tous les ans. Ces coûts sont comptabilisés dans l'État consolidé des résultats.

Indemnités de départ

Les employés de la SPFL (société mère), de PJCCI et de la CPIVM ont droit à des indemnités précises prévues dans leurs conditions d'emploi dans le cadre d'un régime d'indemnités de départ. Le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ a été comptabilisé au cours des périodes pendant lesquelles les employés ont rendu service à l'entité et le passif a été comptabilisé aux avantages sociaux futurs. La SPFL (société mère) et la CPIVM ont supprimé ces indemnités à compter du 1^{er} janvier 2012. Tous les montants qui restaient dus à la fin de l'exercice ont été courus.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

g) Avantages sociaux futurs (suite)

Régime de retraite

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

Les employés de la SPFL (société mère) cotisent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont les employés et la SPFL (société mère) partagent le coût. Les cotisations sont portées en charge lorsque les employés ont rendu leurs services et elles représentent l'obligation totale de la Société. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions d'achat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux salariés avant leur retraite.

h) Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations reflètent le passif associé à la mise hors service de certaines immobilisations corporelles comme des structures de pont et des immobilisations connexes. Le passif afférent à une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé au cours de la période pendant laquelle il est engagé s'il est possible d'en estimer raisonnablement la juste valeur. On estime la juste valeur en fonction de la valeur actualisée des décaissements futurs estimatifs nécessaires pour l'aliénation de l'actif, actualisés au taux d'intérêt sans risque rajusté selon la solvabilité de la Société. Les coûts connexes de mise hors service sont capitalisés en tant que partie du coût de l'immobilisation à long terme et amortis ensuite selon la méthode de l'amortissement linéaire réparti sur sa durée de vie utile. Après l'évaluation initiale de l'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation, l'obligation peut être rajustée à la fin de chaque période de manière à refléter le temps écoulé et les changements des flux de trésorerie futurs estimatifs sous-jacents à l'obligation. Les coûts réels engagés pour l'aliénation de l'immobilisation réduiront les obligations liées à sa mise hors service. Le règlement du passif pourrait produire un gain ou une perte.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

i) Obligations environnementales

La Société comptabilise une provision pour nettoyage environnemental lorsque la contamination dépasse les normes environnementales si elle est ou sera probablement tenue d'engager des coûts liés à la gestion et la remise en état de sites contaminés et s'il est possible d'estimer raisonnablement les coûts en question. Les coûts futurs estimatifs sont comptabilisés comme passifs et sont basés sur la valeur actuelle des flux de trésorerie estimatifs liés aux coûts les plus probables à engager. Si la probabilité que l'obligation pour la Société d'engager ces coûts est estimée élevée, mais il est impossible d'en déterminer le montant ou il est impossible de l'estimer raisonnablement, les coûts sont divulgués comme passif éventuel dans les notes afférentes aux états financiers consolidés. Les autres charges associées à des mesures environnementales sont comptabilisées comme dépenses au fur et à mesure.

j) Passifs éventuels

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

k) Comptabilisation des produits

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

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

l) Conversion des devises

Les opérations mettant en cause des devises étrangères sont converties en dollars canadiens en fonction des taux en vigueur au moment où elles ont lieu. L'actif et le passif monétaires exprimés en devises étrangères sont convertis en fonction du taux en vigueur à la fin de chaque exercice. Les gains et les pertes découlant de la conversion des devises sont déclarés dans l'État consolidé des résultats.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

m) Incertitude relative aux évaluations

Pour produire les états financiers consolidés conformément aux NCSP, la direction doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers consolidés et sur les produits et les charges de la période de déclaration. La durée estimative de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer en raison des réparations d'entretien majeures, les demandes de paiement reçues de fournisseurs, les avantages sociaux futurs, les obligations environnementales, les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et les éventualités sont les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations. Les chiffres réels peuvent différer considérablement de ces estimations.

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC

Avant 2010, la Société se déclarait organisme public de type commercial (OPTC) et suivait les recommandations contenues dans la *partie V du Manuel de comptabilité de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA)*. Pour les exercices se terminant le 1^{er} janvier 2011 ou par la suite, cette catégorie est disparue et la Société a dû se reclasser conformément aux NCSP.

L'adoption des NCSP repose sur l'application rétroactive. Même si des soldes d'ordre quantitatif mineurs ont changé, ce qui suit constitue un sommaire des principales différences d'ordre qualitatif entre les états financiers consolidés précédents et les états actuels de la Société.

- Le Bilan consolidé a été remplacé par l'État consolidé de la situation financière qui distingue les actifs financiers et non financiers, la dette nette (passif réduit des actifs financiers) de la Société, ainsi que l'excédent cumulé (déficit) à la date de l'État consolidé de la situation financière.
- L'État consolidé des résultats, qui fait état des produits et des charges, remplace l'État consolidé des résultats et le Résultat étendu.
 - Les charges sont divulguées par fonction;
 - Une comparaison entre les résultats de l'exercice en cours et le budget comparatif original est présentée.
- L'État consolidé des bénéfices non répartis est remplacé par l'État consolidé de la variation de la dette nette, qui représente l'excédent (déficit) annuel corrigé des dépenses en immobilisations et des charges payées d'avance afin d'expliquer le changement au niveau de la dette nette pendant la période. Une comparaison entre les résultats de l'exercice en cours et le budget comparatif original est aussi obligatoire et présentée.
- L'État des flux de trésorerie modifié est maintenant conforme au nouveau format de présentation de l'État de la situation financière où les volets à court terme et à long terme des placements ont été reclassés aux placements.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC (suite)

Les tableaux suivants présentent un rapprochement des soldes des comptes et des opérations du cadre comptable précédent et de la méthode actuelle de présentation :

a) État consolidé de la situation financière d'ouverture selon les NCSP au 1^{er} avril 2010

Éléments au bilan

(en milliers de dollars)	Manuel de comptabilité de l'ICCA – Partie V	Rajustements	Classement	NCSP
Actifs				
Encaisse	16 801	-	-	16 801
Placements à court terme	12 587	-	381	12 968
Débiteurs	735	-	-	735
Intérêts courus à recevoir	86	-	-	86
Charges payées d'avance (g)	354	9	(363)	-
Montant à recevoir du Canada (court terme)	12 078	-	1 041	13 119
Montant à recevoir du Canada (long terme)	1 041	-	(1 041)	-
Placements à long terme	381	-	(381)	-
Immobilisations corporelles (d)	230 306	2 329	(232 635)	-
Total des actifs	274 369	2 338	(232 998)	43 709
Passif				
Créditeurs et charges à payer	16 246	-	(217)	16 029
Produits reportés	861	-	-	861
Dépôts de clients	110	-	-	110
Montant à payer à un partenaire gouvernemental	1 445	(31)	-	1 414
Retenue de garantie	1 041	-	-	1 041
Avantages sociaux futurs (e)	1 141	43	217	1 401
Obligation environnementale (f)	1 000	-	-	1 000
Apports reportés afférents aux immobilisations	192 225	-	-	192 225
Total des passifs	214 069	12	-	214 081
Capitaux propres				
Capital-action	-	-	-	-
Capital d'apport	53 664	-	(53 664)	-
Bénéfices non répartis	6 636	-	(6 636)	-
Total des capitaux propres	60 300	-	(60 300)	-
Actifs non financiers				
Immobilisations corporelles (d)	-	-	232 635	232 635
Charges payées d'avance (g)	-	-	363	363
Total des actifs non financiers	-	-	232 998	232 998
Excédent cumulé	-	2 326	60 300	62 626

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC (suite)

b) Rapprochement de l'État consolidé de la situation financière au 31 mars 2011

Éléments au bilan

(en milliers de dollars)	Manuel de comptabilité de l'ICCA – partie V	Rajustements	Classement	NCSP
Actifs				
Encaisse	28 475	-	-	28 475
Placements à court terme	12 075	-	1 131	13 206
Débiteurs	1 394	-	-	1 394
Intérêts courus à recevoir	137	-	-	137
Charges payées d'avance (g)	730	15	(745)	-
Montant à recevoir du Canada (court terme)	2 789	-	2 253	5 042
Montant à recevoir du Canada (long terme)	2 253	-	(2 253)	-
Placements à long terme	1 131	-	(1 131)	-
Immobilisations corporelles (d)	266 209	2 329	(268 538)	-
Total des actifs	315 193	2 344	(269 283)	48 254
Passifs				
Créditeurs et charges à payer	21 185	-	(196)	20 989
Produits reportés	496	-	-	496
Dépôts de clients	100	-	-	100
Montant à payer à un partenaire gouvernemental	1 874	(31)	2	1 845
Retenue de garantie	2 266	-	-	2 266
Avantages sociaux futurs (e)	1 133	43	194	1 370
Obligation environnementale (f)	1 000	-	-	1 000
Obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation	15 433	-	-	15 433
Apports reportés afférents aux immobilisations	213 843	-	-	213 843
Total des passifs	257 330	12	-	257 342
Capitaux propres				
Capital-actions	-	-	-	-
Capital d'apport	53 664	-	(53 664)	-
Bénéfices non répartis	4 199	-	(4 199)	-
Total des capitaux propres	57 863	-	(57 863)	-
Actifs non financiers				
Immobilisations corporelles (d)	-	-	268 538	268 538
Charges payées d'avance (g)	-	-	745	745
Total des actifs non financiers	-	-	269 283	269 283
Excédent cumulé	-	2 332	57 863	60 195

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC (suite)

c) Rapprochement de l'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 mars 2011

Éléments de l'État des résultats

(en milliers de dollars)	Manuel de comptabilité de l'ICCA – partie V	Rajustements	Classement	NCSP
Produits				
Péages	5 278	-	-	5 278
Baux et permis	4 534	-	-	4 534
Produits d'exploitation du pont international des Mille-Îles	3 590	-	-	3 590
Intérêts	320	-	-	320
Autre	280	-	-	280
Total des produits	14 002	-	-	14 002
Charges				
Entretien	52 290	-	8 299	60 589
Fonctionnement	5 457	-	110	5 567
Administration	10 124	(8)	122	10 238
Charges d'exploitation du pont international des Mille-Îles	2 706	-	806	3 512
Amortissement des immobilisations corporelles	9 337	-	(9 337)	-
Total des charges	79 914	(8)	-	79 906
Excédent annuel (déficit) avant financement gouvernemental	(65 912)	8		(65 904)
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	57 900	-	-	57 900
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	5 573	-	-	5 573
Excédent annuel (déficit)	(2 439)	8	-	(2 431)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC (suite)

La discussion qui suit explique les différences importantes entre les méthodes comptables antérieures de la Société fondées sur les PCGR et celles qui sont appliquées en vertu des NCSP. Les NCSP ont été appliquées de façon rétroactive. Les notes descriptives présentées ci-dessous correspondent aux ajustements présentés dans les rapprochements précédents.

d) Immobilisations corporelles

Les apports en immobilisations corporelles sont comptabilisés à la juste valeur à la date du transfert. Dans l'évaluation de son apport en immobilisations corporelles, PJCCI a comptabilisé un ajustement de 3 329 \$ dans son État de la situation financière d'ouverture à l'égard d'immobilisations corporelles. Un ajustement à la baisse de 1 000 \$ reliée à des terrains contaminés a également été enregistré.

e) Avantages sociaux futurs – Congés de maladie

En vertu des PCGR auparavant en vigueur, les avantages sociaux accumulés mais non dévolus n'étaient pas comptabilisés comme passif. Les NCSP obligent à comptabiliser un passif à l'égard de tels arrangements. La Société comptabilise le coût des avantages futurs au titre des congés de maladie pendant la période au cours de laquelle les employés rendent des services et le passif est basé sur la probabilité de paiement calculée en fonction des données historiques. La Société a comptabilisé, à l'égard des congés de maladie, un passif de 43 \$ dans son État consolidé de la situation financière d'ouverture. Le passif lié aux congés de maladie de la CPIVM inclut aussi un ajustement qui reflète la partie de 31 \$ prise en charge par la St. Lawrence Seaway Development Corporation, notre partenaire gouvernemental au site de Cornwall.

Les employés de PJCCI ont droit à des congés de maladie selon leurs conditions d'emploi et ces congés leur sont payés tous les ans. PJCCI comptabilise le coût des congés de maladie dans son État consolidé des résultats.

f) Passif lié à des sites contaminés

Le CCSP a publié récemment le chapitre 3260 (Responsabilité liée à des sites contaminés). Ce nouveau chapitre établit des normes sur la comptabilisation, l'évaluation et la divulgation des passifs liés à des sites contaminés. Ce document d'orientation précise qu'il faut comptabiliser un passif lorsque la contamination dépasse une norme environnementale reconnue et que l'entité en est directement responsable, ou qu'elle accepte la responsabilité des dommages. Il faut évaluer un passif basé sur la meilleure estimation établie par l'entité des coûts attribuables directement à l'élimination de la contamination. L'adoption de ce document d'orientation n'a pas entraîné de modifications de la transition aux NCSP.

Ce chapitre s'applique aux exercices commençant à compter du 1^{er} avril 2014 et il est permis de l'adopter plus tôt. La Société a choisi de l'adopter d'avance pour présenter les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 mars 2012.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC (suite)

g) Devises étrangères

Les transactions mettant en cause des devises étrangères sont converties en dollars canadiens en fonction des taux en vigueur au moment où elles ont lieu. Dans le cas de la SPRSM, l'application de ces taux a donné lieu à un rajustement de 9 \$ des charges payées d'avance portées au bilan d'ouverture et à un rajustement de 6 \$ pour les douze mois terminés le 31 mars 2011.

h) Classement

Le classement à court terme et à long terme n'est pas obligatoire en vertu des NCSP, ce qui entraîne des rajustements des placements et au montant à recevoir du Canada. D'autres sommes dues aux employés étaient auparavant incluses dans les créiteurs ont été reclassifiées dans les avantages sociaux futurs et charges à payer et les immobilisations corporelles auparavant comptabilisées au poste « Actif » ont été reclassées au poste « Actifs non financiers ».

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

Le CCSP a récemment publié de nouveaux chapitres qu'il faut appliquer aux exercices commençant à compter du 1^{er} avril 2012. La Société est présentement à analyser l'effet de ces nouvelles normes sur ses états financiers consolidés :

a) Instruments financiers

Le nouveau chapitre 3450 (Instruments financiers) établit des normes sur la façon de comptabiliser et d'évaluer les actifs financiers, les passifs financiers, ainsi que les dérivés non financiers. Les éléments auxquels s'applique le présent chapitre sont classés dans l'une ou l'autre des deux catégories suivantes aux fins de l'évaluation : juste valeur, coût ou coût après amortissement. L'évaluation à la juste valeur s'appliquera aux placements de portefeuille constitués d'instruments de capitaux propres cotés sur un marché actif. Les autres actifs financiers et les passifs financiers seront généralement évalués au coût ou au coût après amortissement. Jusqu'à ce que l'instrument financier soit décomptabilisé, les gains et pertes découlant de la réévaluation à la juste valeur devront être comptabilisés à l'État consolidé des gains et pertes de réévaluation.

b) Conversion des devises

La version révisée du chapitre 2601 (Conversion des devises) exige que les gains et pertes de réévaluation portant sur la conversion des devises soient comptabilisés dans un nouvel État consolidé des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que l'instrument financier soit décomptabilisé. Le gain et la perte accumulés de réévaluation sont alors comptabilisés à l'État consolidé des résultats.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES (suite)

c) Présentation des états financiers

La version révisée du chapitre 1200 (Présentation des états financiers) établit les principes généraux et les normes d'information applicables aux états financiers consolidés. Le chapitre exige que les gains et les pertes de réévaluation soient présentés dans un nouvel état. De plus, l'excédent cumulé ou le déficit sera présenté comme le total de l'excédent cumulé ou du déficit lié aux activités et des gains et pertes de réévaluation cumulés.

d) Placements de portefeuille

Le nouveau chapitre 3041 (Placements de portefeuille) supprime la distinction entre les placements à court terme et les placements de portefeuille. Il précise que toute participation à des organismes de placement collectif devra être évaluée conformément aux droits associés à la participation en cause plutôt qu'à la valeur sous-jacente des fonds. Ce document d'orientation précise que lorsque des placements à court terme ne sont pas des équivalents de trésorerie, ils sont comptabilisés comme placements de portefeuille.

e) Paiements de transfert

Le CCSP a aussi modifié récemment le chapitre 3410 (Paiements de transfert). Ce chapitre révisé établit les normes relatives à la comptabilisation et à la présentation des paiements de transfert établis dans l'optique d'un cédant et d'un bénéficiaire. Selon les normes révisées, le bénéficiaire doit comptabiliser comme produit un paiement de transfert reçu sans critère ou conditions d'admissibilité. Un bénéficiaire doit aussi comptabiliser comme produit un paiement de transfert assujéti à des critères d'admissibilité mais non assorti de conditions lorsque le transfert est autorisé et qu'il est satisfait à tous les critères d'admissibilité.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

5. PLACEMENTS

Les placements sont constitués principalement de dépôts à terme et de certificats de dépôt. Ces placements ont un taux de rendement qui se situe entre 1,25 % et 2,90 % au 31 mars 2012 (0,23 % à 4,40 % en 2011; 0,16 % à 4,40 % le 1^{er} avril 2010). Les échéances sont en moyenne de 178 jours (174 jours en 2011; 153 jours le 1^{er} avril 2010).

	31 mars 2012	
	Valeur <u>marchande</u>	Valeur <u>comptable</u>
Certificats de dépôt	3 323	3 323
	3 323	3 323

	31 mars 2011	
	Valeur <u>marchande</u>	Valeur <u>comptable</u>
Dépôts à terme	11 995	11 931
Certificats de dépôt	1 275	1 275
	13 270	13 206

	1 ^{er} avril 2010	
	Valeur <u>marchande</u>	Valeur <u>comptable</u>
Dépôts à terme	1 918	1 875
Certificats de dépôt	11 093	11 093
	13 011	12 968

6. MONTANT À RECEVOIR DU CANADA

Ce montant représente les crédits parlementaires à recevoir de 13 612 \$ pour les charges d'exploitation de PJCCI, les montants dus à la SPFL (société mère), PJCCI et SPRSM pour de grands projets d'immobilisations.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

7. CRÉDITEURS ET CHARGES A PAYER

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Créditeurs et charges à payer liés à des parties apparentées	1 033	268	393
Salaires et charges sociales à payer	716	631	441
Créditeurs et charges à payer liés à des parties externes	22 830	20 061	15 167
Autres	35	29	28
	24 614	20 989	16 029

8. DETTE ENVERS UN PARTENAIRE GOUVERNEMENTAL

Le montant dû à la St. Lawrence Seaway Development Corporation, partenaire gouvernemental, porte intérêt à un taux qui varie de 1,25 % à 1,68 % (1,47 % à 2,35 % en 2011; 2,27 % à 3,10 % le 1^{er} avril 2010) et est payable sur demande. Le montant comptable équivaut approximativement à sa juste valeur.

9. RETENUE DE GARANTIE

La SPFL (société mère) et PJCCI retiennent temporairement un montant sur le total des factures des entrepreneurs afin de garantir que ces derniers s'acquitteront de leurs obligations, y compris celles qui portent sur la garantie, la rectification et la correction des défauts des travaux réalisés. Conformément aux ententes contractuelles, les travaux sont habituellement scindés en phases et la période de garantie de chaque phase commence lorsque le certificat provisoire d'achèvement des travaux en cause est émis. Les contrats prévoient que la Société paie les retenues à la fin de la période de garantie. Dans certains cas, les retenues portent intérêt à compter de la date d'émission du certificat provisoire d'achèvement. Ces retenues sont applicables à des travaux en cours sur le pont Honoré-Mercier, le pont Champlain, d'autres ouvrages à Montréal, ainsi que sur le pont du chenal Nord à Cornwall.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

10. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

a) Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Avant le 1^{er} janvier 2012, la SPFL (société mère), PJCCI et la CPIVM offraient à leurs employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. La SPFL (société mère) et la CPIVM ont supprimé cet avantage à compter du 1^{er} janvier 2012 et les montants dus seront payés au moment de la cessation d'emploi. Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés. Les indemnités de départ courues de PJCCI devraient être payées à même les crédits parlementaires au cours du prochain exercice.

Les employés de la SPFL (société mère) et de la CPIVM accumulent aussi des congés de maladie à raison de 15 jours par année.

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

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Solde, début de l'exercice	1 370	1 401	1 536
Coût des services rendus au cours de la période	160	160	249
Indemnités payées	(259)	(191)	(384)
Solde, fin de l'exercice	1 271	1 370	1 401

b) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de PJCCI et de la CPIVM sont couverts par le Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et parrainé par le gouvernement du Canada. Les employés et les filiales doivent y cotiser. Le président du Conseil du Trésor du Canada a basé les contributions requises de l'employeur sur un multiple de la cotisation requise des employés. Le taux général de cotisation en vigueur à la fin de l'exercice s'établissait à 6,2 % (5,8 % en 2011 et 5,5 % le 1^{er} avril 2010).

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

Les employés de la SPFL (société mère) participent à un régime à cotisations déterminées. Le taux effectif de contribution de l'employeur s'établissait à 12,5 % (14,7 % en 2011 et 11,72 % le 1^{er} avril 2010).

Les contributions totales de l'employeur, qui s'élevaient à 1 145 \$ (1 046 \$ en 2011), ont été comptabilisées comme charge de l'exercice en cours.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

11. OBLIGATION ENVIRONNEMENTALE

La Société a examiné tous ses biens afin d'en déterminer l'état environnemental. Au cours des prochaines années, d'autres études porteront sur les terrains jugés contaminés. Des mesures de décontamination ou d'atténuation pourraient éventuellement s'imposer dans le cas de certains de ces terrains.

Le dossier environnemental prioritaire pour la SPFL (société mère) et PJCCI porte sur le terrain situé dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal (secteur du Technoparc). Le terrain géré par PJCCI depuis 1978 est situé sur une partie d'un ancien site d'enfouissement exploité par la Ville de Montréal entre 1866 et 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. Depuis 2003, PJCCI a effectué des études et des tests de toxicité portant sur les eaux souterraines à cet endroit. Les tests ont révélé des taux de toxicité des eaux souterraines qui contreviennent à la *Loi sur les pêches*. Des études de faisabilité ont aussi visé à déterminer les mesures d'atténuation qui s'imposent. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, on cherche actuellement une solution intégrée aux problèmes environnementaux qui se posent à cet endroit.

L'estimation du passif est fondée sur deux études préliminaires portant sur les secteurs est et ouest des terrains. L'étude technique préliminaire du secteur est a déterminé que la part de PJCCI des coûts actualisés totaux pourrait varier de 13 700 \$ à 41 100 \$. L'étude préliminaire du secteur ouest portant sur les coûts de décontamination a établi que la part des coûts actualisés estimatifs totaux qui reviendrait à PJCCI pourrait varier de 14 400 \$ à 21 600 \$. Au 31 mars 2012, les études n'étaient pas encore terminées et les négociations avec d'autres propriétaires se poursuivent. PJCCI a estimé que le coût total du projet se situera à l'extrémité inférieure de l'écart, ce qui représenterait un coût actualisé total de 28 100 \$ (1 000 \$ en 2011; 1 000 \$ au 1^{er} avril 2010).

Le passif est basé sur les hypothèses et estimations clés suivantes établies par la direction de PJCCI :

- Le total des flux de trésorerie estimés non actualisés nécessaires pour régler le passif au 31 mars 2012 varie de 21 000 \$ à 63 000 \$ pour le secteur est et de 17 000 \$ à 26 200 \$ pour le secteur ouest.
- La part des coûts des secteurs est et ouest prise en charge par PJCCI s'établira au tiers et à la moitié respectivement.
- Le projet du secteur est commencera en 2018 par la construction d'une barrière d'étanchéité et d'un système de pompage et de traitement à plus long terme et les activités de décontamination suivront et s'étendront sur 25 ans.
- Le projet du secteur ouest commencera en 2014 par la construction d'une barrière d'étanchéité et d'une usine de décontamination. Environ la moitié du coût de l'usine sera répartie sur une quinzaine d'années environ.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

11. OBLIGATION ENVIRONNEMENTALE (suite)

Ces estimations peuvent être rajustées en fonction de la modification des lois et des règlements et à mesure que de nouveaux renseignements deviennent disponibles. L'estimation du passif pourrait être très différente si les hypothèses clés posées par la direction pour calculer l'estimation varient par rapport aux hypothèses prévues.

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

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

Conformément à l'échéancier actuel du projet, des paiements en espèces pour l'aliénation du présent pont du chenal Nord devraient être effectués en 2014 et en 2015. La valeur actualisée de l'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation de la Société totalisait 15 885 \$ au 31 mars 2012. Ces flux de trésorerie seront financés par des crédits parlementaires à recevoir au moment de la démolition.

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Solde, début de l'exercice	15 433	-	-
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	-	15 171	-
Charge de désactualisation	452	262	-
Solde, fin de l'exercice	15 885	15 433	-

13. FACILITÉ DE CRÉDIT

La SPRSM a obtenu, d'une grande banque canadienne, une facilité de crédit à terme non renouvelable totalisant 5 000 \$. Le ministre des Finances a approuvé les conditions de la transaction et le Gouverneur en conseil a approuvé le Plan d'entreprise de la SPFL (société mère), conformément à l'article 127 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La facilité de crédit servira à financer l'acquisition de biens dans le cadre du projet de réfection de l'esplanade canadienne du pont international à Sault Ste. Marie.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

13. FACILITÉ DE CRÉDIT (suite)

Cette facilité de crédit porte un taux d'intérêt équivalant au taux préférentiel majoré de 0,9 %, sera convertie en moins d'un an en prêt d'une durée de 20 ans lorsque tous les terrains auront été acquis et sera remboursée à même l'excédent des produits des péages. Au 31 mars 2012, le montant complet de la facilité de crédit avait été prélevé (zéro en 2011, zéro au 1 avril 2010).

14. APPORTS REPORTÉS AFFÉRENTS AUX IMMOBILISATIONS

	31 mars 2012	31 mars 2011
Solde, début de l'exercice	213 843	192 225
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	43 227	27 191
Amortissement	(7 598)	(5 573)
Solde, fin de l'exercice	249 472	213 843

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2012

	Coûts					Solde de fermeture
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Aliénations	Cessions	Réévaluations à la baisse	
Terrains	8,611	-	-	-	-	8,611
Ponts et routes	324,195	10,031	-	71,501	-	405,727
Véhicules et matériel	7,525	622	54	-	-	8,093
Édifices	6,900	1,519	-	-	-	8,419
Amélioration de ponts et d'infrastructures	1,109	-	-	-	-	1,109
Projets en cours	78,475	32,380	-	(71,501)	-	39,354
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	15,171	-	-	-	-	15,171
Matériel en location-acquisition	53	-	-	-	-	53
TOTAL	442,039	44,552	54	-	-	486,537

	Amortissement cumulé					Solde de fermeture
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Aliénations	Cessions	Réévaluations à la baisse	
Terrains	-	-	-	-	-	-
Ponts et routes	161,029	8,933	-	-	-	169,962
Véhicules et matériel	5,780	314	54	-	-	6,040
Édifices	3,606	184	-	-	-	3,790
Amélioration de ponts et d'infrastructures	1,109	-	-	-	-	1,109
Projets en cours	-	-	-	-	-	-
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	1,924	3,312	-	-	-	5,236
Matériel en location-acquisition	53	-	-	-	-	53
TOTAL	173,501	12,743	54	-	-	186,190

	Valeur comptable nette <u>2012</u>
Terrains	8,611
Ponts et routes	235,765
Véhicules et matériel	2,053
Édifices	4,629
Amélioration de ponts et d'infrastructures	-
Projets en cours	39,354
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	9,935
Matériel en location-acquisition	-
TOTAL	300,347

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

Au 31 mars 2011

	Coût					Solde de fermeture
	1 ^{er} avril 2010 Solde d'ouverture	Acquisitions	Aliénations	Cessions	Réévaluations à la baisse	
Terrains	7 885	726	-	-	-	8 611
Ponts et routes	307 026	3 900	-	13 269	-	324 195
Véhicules et matériel	7 484	420	154	-	225	7 525
Édifices	5 502	1 398	-	-	-	6 900
Amélioration de ponts et d'infrastructures	1 109	-	-	-	-	1 109
Projets en cours	68 108	23 636	-	(13 269)	-	78 475
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	-	15 171	-	-	-	15 171
Matériel en location-acquisition	53	-	-	-	-	53
TOTAL	397 167	45 251	154	-	225	442 039

	Amortissement cumulé					Solde de fermeture
	1 ^{er} avril 2010 Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Aliénations	Cessions	Réévaluations à la baisse	
Terrains	-	-	-	-	-	-
Ponts et routes	154 054	6 975	-	-	-	161 029
Véhicules et matériel	5 924	224	143	-	225	5 780
Édifices	3 404	202	-	-	-	3 606
Amélioration de ponts et d'infrastructures	1 097	12	-	-	-	1 109
Projets en cours	-	-	-	-	-	-
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	-	1 924	-	-	-	1 924
Matériel en location-acquisition	53	-	-	-	-	53
TOTAL	164 532	9 337	143	-	225	173 501

	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	2011	1 ^{er} avril 2010
Terrains	8 611	7 885
Ponts et routes	163 166	152 972
Véhicules et matériel	1 745	1 560
Édifices	3 294	2 098
Amélioration de ponts et d'infrastructures	-	12
Projets en cours	78 475	68 108
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	13 247	-
Matériel en location-acquisition	-	-
TOTAL	268 538	232 635

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier, le coût du pont du chenal sud de Cornwall et le coût initial de la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie, inclus aux postes Ponts et routes ci-dessus, sont entièrement amortis.

Les améliorations des ponts et des infrastructures représentent le coût des projets importants de réhabilitation visant à maintenir la fiabilité du chenal nord et du chenal sud du pont international de la voie maritime situé à Cornwall.

16. CAPITAL ACTIONS

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

17. PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

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

18. ENGAGEMENTS

a) Activités

Le montant minimal annualisé à verser au cours des exercices futurs en vertu d'une entente conclue pour des services de police qui prend fin le 30 juin 2012 s'établit à 3 600 \$ (3 500 \$ le 31 mars 2011, 3 500 \$ le 1^{er} avril 2010). Cette entente est renouvelable à échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

Les sociétés ont pris des engagements principalement pour des réparations majeures, des contrats d'approvisionnement, des contrats d'entretien, des ententes pour services professionnels et des contrats de location qui totalisent 134 288 \$ (112 636 \$ le 31 mars 2011 et 68 618 \$ le 1^{er} avril 2010). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2013	100 560 \$
2014	31 190
2015	1 808
2016	574
2017 et années postérieures	156

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

19. ÉVENTUALITÉS

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

Le 15 mai 2012, PJCCI a reçu d'un entrepreneur une demande portant sur des travaux effectués pour son compte et celui d'un associé, qui ont partagé les dépenses. Cette demande porte principalement sur des retards du projet et le retrait de certains travaux. La demande en instance porte sur quelque 10 400 \$. Étant donné la complexité des enjeux, on a retenu les services d'experts pour évaluer les mérites de la demande. D'autres analyses et discussions s'imposeront pour déterminer la responsabilité de PJCCI, s'il en est. Pour le moment, la direction de PJCCI ne peut estimer les répercussions financières de cette demande.

20. RÉSUMÉ DES DÉPENSES SELON LES GRANDES CATÉGORIES

	2012	2011
Réparations et entretien	56 141	48 257
Provision relative aux obligations environnementales	27 100	-
Amortissement	12 743	9 337
Salaires et avantages sociaux des employés	10 364	9 744
Services professionnels	5 365	5 192
Divers	3 331	3 198
Services publics, matériaux et fournitures	1 507	1 619
Assurance	984	914
Location	696	620
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers	574	522
Information	269	371
Communication	189	145
Frais de gestion	129	164
Transports	120	82
Autres	131	121
Charges recouvrées	(761)	(380)
	118 882	79 906

21. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La Société est liée, par voie de propriété commune, à tous les organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces opérations sont évaluées à leur juste valeur. Au cours de l'exercice, la Société a recouvré de parties liées des coûts totalisant 3 209 \$ (839 \$ en 2011). La Société a comptabilisé des comptes clients de parties liées d'une valeur de 3 149 \$ au 31 mars 2012 (773 \$ en 2011; 1 883 \$ le 1^{er} avril 2010).

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

22. PARTICIPATION DANS UN PARTENARIAT GOUVERNEMENTAL – CPIVM

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

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Actifs financiers	3 326	2 675	2 717
Passif	3 519	2 910	3 058
Dette nette	193	235	341
Actifs non financiers	197	239	345
Excédent cumulé	4	4	4
Exploitation			
Produits	2 055	1 837	
Charges	1 511	1 599	
Excédent annuel avant le financement spécial	544	238	
Financement spécial	-	132	
Part du bénéfice net du partenariat gouvernemental qui revient à la SPFL	544	370	
Flux de trésorerie			
Activités d'exploitation	769	750	
Activités d'investissement	(262)	(55)	
Activités financières	(228)	(389)	
Activités d'immobilisations	23	-	

Annexe A

RAPPORT SUR LE RENDEMENT DE 2011-2012

Pour son plan de 2011-2012, la SPFL a élaboré son modèle logique en fonction de ses trois grandes priorités, à savoir la sécurité des ponts, le financement durable et la structure organisationnelle.

Activité 1 – Gestion et exploitation		
<p>Cette activité comprend la direction quotidienne et le contrôle des opérations de tous les ponts et structures associées de la SPFL, y compris les travaux cycliques d'entretien et de réparation pour maintenir la sécurité de ces biens et les activités productives de recettes. Cette activité est la même à tous les emplacements, mais les modèles de financement diffèrent considérablement et ajoutent à la complexité.</p>		
Mesures de rendement de 2011-2012	Indicateurs de rendement	Statut
1. Élargir le rôle du groupe de travail sur l'ingénierie de la Société pour partager les renseignements et les pratiques exemplaires pour la réalisation de travaux d'entretien indispensables et le développement des rapports de gestion des risques.	Détermination des risques clés.	Partiellement atteint – La SPFL et ses filiales ont effectué des évaluations des risques. Les rapports formels des risques pour la sécurité des ponts sont intégrés dans les rapports trimestriels.
2. Demander l'approbation de la proposition de financement quinquennal pour contrer les risques majeurs pour les ponts intérieurs et structures associées à Montréal.	Attribution d'un financement pluriannuel pour PJCCI.	Atteint – Un financement triennal de 227,6 M\$ pour les réparations urgentes et la préservation des biens à Montréal a été approuvé. La première année est terminée.
3. Assurer la sécurité du PCN existant à Cornwall, pendant la construction du nouveau pont.	Exécution du plan de travail en fonction d'une inspection annuelle et d'un examen opérationnel quotidien.	Atteint
4. Assurer la sécurité des ponts de l'ensemble du portefeuille en poursuivant l'examen des rapports d'inspection et faisant rapport des secteurs à haut risque.	Résultats du programme d'inspection.	Atteint – Fait l'objet d'un rapport annuel.
	Incidents de sécurité sur les structures.	Atteint – Fait l'objet d'un rapport annuel.

Activité 2 – Construction et réfection

Cette activité comprend tous les grands projets de réfection et de construction neuve ainsi que les autres grandes dépenses d'investissement associées au maintien de la sécurité des ponts et structures associées de la SPFL

Mesures de rendement de 2011-2012	Indicateurs de rendement	Statut
1. Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de budget	PCN – 74,8 M\$.	Atteint – Budget respecté, Contrat 1 – ouvrages immergés et piles terminées Contrat 2 – Adjudication du contrat de construction du pont et des approches et travaux entrepris.
	Pont Honoré-Mercier – 135 M\$.	Partiellement atteint – Le contrat A est terminé pour les sections fédérales; cependant, le MTQ a demandé d'ajouter au contrat A de nouvelles réparations importantes et de le prolonger jusqu'en 2012. Le contrat B accuse un retard d'un an à cause de problèmes de main-d'œuvre liés à l'assujettissement des travailleurs mohawks à la loi québécoise; mais le problème a été réglé en juillet 2011. Cependant, le MTQ a annulé sa participation au contrat existant pour le remplacement du tablier. Les travaux de remplacement du tablier seront retardés, le temps de l'évaluation des impacts sur le projet global et les contrats existants. La section PJCCI du pont doit commencer en 2012 et être achevée en 2013.
	Réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie – 44,1 M\$.	Partiellement atteint – certaines acquisitions de terrains sont faites et les travaux préparatoires ainsi que la conception sont terminés. On rajuste les échéanciers en fonction des négociations qui se poursuivent pour les acquisitions de propriétés. Actuellement, le projet accuse un retard d'environ un an par rapport à la date initiale prévue d'achèvement (2014) et il faudra demander la prolongation de l'accord de contribution.
2. Examiner les occasions de production de recettes à Montréal et aux ponts internationaux pour aider à financer les besoins d'investissement à long terme.	Ponts internationaux – à revoir avec les partenaires américains.	Atteint – péages examinés périodiquement par les autorités responsables à chaque pont international.
	Analyse financière et documents d'appui à soumettre à l'étude du gouvernement.	Atteint – options de production de recettes explorées pour le nouveau projet de pont. Le projet est maintenant piloté par TC.

Activité 2 – Construction et réfection

Cette activité comprend tous les grands projets de réfection et de construction neuve ainsi que les autres grandes dépenses d'investissement associées au maintien de la sécurité des ponts et structures associées de la SPFL

Mesures de rendement de 2011-2012	Indicateurs de rendement	Statut
3. Obtenir l'approbation du projet de construction des installations de l'ASFC à Cornwall et trouver du financement pour le reste du projet.	En attente d'une décision de l'ASFC sur l'emplacement.	Partiellement atteint – La SPFL a préparé des options pour les emplacements et les a présentées à l'ASFC. Selon les communications de l'ASFC aux médias, l'option de l'emplacement permanent choisi serait Massena (New York). En mars 2012, l'ASFC a exprimé le besoin de déménager ses installations temporaires pour les aligner sur le nouveau pont et ses approches. L'ASFC a aussi annoncé ses plans d'amélioration de la structure, vu que le déménagement à Massena pourrait prendre plus de cinq ans.
	Attribution de financement.	Partiellement atteint – 40 M\$ réservés par TC, mais l'attribution dépendra des décisions de l'ASFC. Options temporaires en voie de formulation pour alignement sur le nouveau pont.
4. Demander l'approbation de nouveau financement pour le corridor du pont Champlain.	L'étude sur l'état du pont Champlain et l'étude de préféabilité pour son remplacement sont réalisées.	Atteint – Rapports terminés.
	Approbation du projet de remplacement du pont Champlain.	Atteint - en octobre 2011, le ministre a annoncé la construction d'un nouveau pont au-dessus du Saint-Laurent pour remplacer le pont Champlain. Ce projet est sous l'autorité de Transports Canada.
5. Élaborer un argumentaire à soumettre au gouvernement pour la réfection de l'installation de l'ASFC aux Mille-Îles.	Accord avec l'ASFC sur les besoins et les coûts	Partiellement atteint – Les options initiales ont été préparées et l'ASFC les a acceptées.
	Présenter l'argumentaire au gouvernement	Partiellement atteint – Les discussions avec TC au sujet du financement et des autres besoins du projet de réfection sont commencées

Activité 3 – Services internes

Les Services internes à la SPFL sont des groupes d'activités liées et de ressources qui appuient les besoins des programmes et les autres obligations de la Société. Ces services comprennent la gouvernance, le soutien de la direction, et les services de gestion des ressources, comme les finances, la planification stratégique et les rapports, les communications et les relations humaines. Cette expertise professionnelle est intégrée dans toutes les activités de programme pour la bonne gestion des risques, la réalisation des projets selon les plans et le maintien de la liaison avec les organismes fédéraux externes.

Mesures de rendement de 2011-2012	Indicateurs de rendement	Statut
1. Continuer de clarifier avec les filiales les rôles, les responsabilités et les obligations de rendre compte, y compris les exigences de rapport pour atteindre le niveau approprié de surveillance.	Le président du Conseil de la SPFL a adressé des lettres d'attentes aux conseils des filiales et les rapports des filiales ont commencé.	Atteint
	La clarification des rôles et des responsabilités des projets est presque terminée.	Partiellement atteint – Les rôles et les responsabilités ont été définis; cependant, la question n'est pas encore réglée, vu que le Conseil de la SPFL ne compte actuellement que trois membres.
2. Continuer de fournir de l'information, y compris un argumentaire, sur la structure optimale de la SPFL.	Rapport sur les défis que pose la structure de la Société.	Partiellement atteint – Un argumentaire a été soumis au ministre, et le gouvernement est en train de l'étudier et de l'examiner. La SPFL a nommé deux de ses cadres à la CPIVML et à la TIBA. Un cadre de la SPFL a aussi été nommé à la SPRSM.
3. Assurer une gestion systématique et convergente des risques de la Société et veiller à produire toute l'information pertinente et à mettre en place des plans d'atténuation.	Le Conseil de la SPFL a approuvé la gestion des risques d'entreprise (GRE).	Partiellement atteint – La GRE est à l'étude au niveau du Conseil de la SPFL. Il y a eu une évaluation conjointe des risques avec les filiales, qui a servi d'intrant pour le profil de risque de la Société et le plan de la Société.
4. Mettre en place un cadre convergent et coordonné pour les activités de communication de la Société en faisant rapport des nouveaux projets.	Comptes de blogue et Twitter pour le remplacement du pont du chenal nord.	Atteint – Les médias sociaux sont actifs depuis le début du projet et sont bien reçus par les utilisateurs.
	Site de blogue et compte Twitter pour Sault Ste. Marie.	Partiellement atteint – Le site est créé, mais en attente jusqu'au lancement de la phase de construction du projet.
5. Se conformer aux exigences législatives et réglementaires.	Terminer les NCSP.	Partiellement atteint – Le gros du travail est fait, et il sera définitif à la fin de l'exercice.
	Publier les rapports financiers trimestriels consolidés conformément à la LGFP.	Atteint – Rapports remis selon les exigences.
	Produire les documents de planification et les rapports de la Société.	Atteint – Tous les documents ont été soumis à temps.
	Faire rapport de l'avancement du plan de vérification interne.	Atteint – Deux des vérifications internes du plan sont terminées : vérification des accords internationaux et vérification du processus budgétaire à la SPFL et dans les filiales.

Annexe B

FINANCIAL SUMMARY OF RESULTS OF FBCL SUBSIDIARIES

Sommaire Financier de la CPIVM Exercice se terminant le 31 mars

(en dollars)	2012	2011
État des opérations		
Produits		
Péages	3 859	3 373
Location	159	174
Intérêt	76	96
Autre	16	30
	4 110	3 673
Charges		
Entretien	1 048	1 151
Fonctionnement	1 052	1 087
Administration	922	960
	3 022	3 198
Bénéfice net avant le financement spécial	1 088	475
Contribution de la Société des ponts fédéraux limitée	-	266
Bénéfice net	1 088	741
État de la situation financière		
Actifs financiers	6 652	5 351
Passifs	7 038	5 821
Dette nette	386	470
Actifs non-financiers	394	478
Bénéfices non répartis	8	8
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	1 538	1 500
Activités d'immobilisations	(46)	-
Activités d'investissement	(523)	(111)
Activités de financement	(457)	(778)
Augmentation de la trésorerie	512	611

Sommaire Financier de la SPRSM Exercice se terminant le 31 décembre

(en dollars)	2011	2010
État des opérations		
Produits		
Péages	3,625	3,493
Baux et permis	226	228
Intérêt	39	23
Autre	95	101
	3,985	3,845
Charges		
Entretien	1,612	1,744
Fonctionnement	770	820
Administration	1,178	934
	3,560	3,498
	425	347
	58	58
	483	405
État de la situation financière		
Actifs financiers	4,391	3,394
Passifs	4,201	3,130
Dette nette	190	264
Actifs non-financiers	10,318	9,761
	10,508	10,025
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	564	833
Activités d'immobilisations	(1,172)	(1,913)
Activités d'investissement	144	(164)
Activités de financement	1,221	1,168
	757	(76)

Sommaire financier de PJCCI - Exercice se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)	2012	2011
État des résultats		
Revenus		
Baux et permis	808	800
Intérêts	152	114
Autres sources	34	36
	994	950
Charges		
Entretien	63 124	54 633
Fonctionnement	3 920	3 885
Administration	6 640	6 047
Provision relative aux obligations environnementales	27 100	-
	100 784	64 565
Bénéfice net / (perte) avant le financement public	(99 790)	(63 616)
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	64 076	57 635
Financement de la société mère	2 585	2 260
Amortissement de l'aide en capital reportée	7 540	5 515
Perte nette	(25 589)	1 795
État de la situation financière		
Actifs financiers	28 492	24 052
Passifs	280 824	233 060
Dette nette	(252 332)	(209 007)
Actifs non-financiers	242 182	224 446
Bénéfices non répartis	(10 150)	15 439
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	12 234	29 444
Activités d'investissement	(13 785)	(19 354)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(1 551)	10 090

Annexe C

CONSEIL D'ADMINISTRATION, PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (AU 31 MARS 2012)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

J. Keith Robson ¹

Président

Deborah Tropea ²

Vice-présidente

Claude Francoeur ³

Administrateur

Vacant

Administrateur



PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé

Présidente et première dirigeante

Jacques E. Pigeon, Q.C.

Vice-président, Affaires juridiques, et secrétaire de la Société

Glenn W. Hewus

Vice-président principal, Ingénierie et construction

Natalie Kinloch

Chef des services financiers et administratifs

André Girard

Vice-Président, Communications

Gérard Lalonde

Directeur, Services administratifs, et trésorier

Thye Lee

Directeur, Ingénierie et construction

Pierre Rochon

Directeur, Planification stratégique et politiques

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Deborah Tropea

Présidente

J. Keith Robson

Membre

Claude Francoeur

Membre

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (AU M 31 MARS 2012)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul Kefalas
Président

Denise Hébert
Vice-présidente

Yvon Bourget
Administrateur

Serge Martel
Administrateur, secrétaire de la Société

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Glen P. Carlin
Directeur général

Claude Lachance
Directeur principal, Administration

Sylvie Lefebvre
Avocate-conseil

Guy Mailhot
Directeur principal, Ingénierie

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Denise Hébert
Présidente

Serge Martel
Membre

Yvon Bourget
Membre

COMITÉ DE GOUVERNANCE

Paul Kefalas
Président

Yvon Bourget
Membre

Denise Hébert
Membre

COMITÉ DE SUIVI POUR LE PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER

Yvon Bourget
Président

Paul Kefalas
Membre

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Denise Hébert
Présidente

Serge Martel
Membre

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (AU M 31 MARS 2012)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

James McIntyre
Président

Alexander Harry
Vice-Président

Lorie Bottos
Administrateur et secrétaire-trésorier

Helen Gillespie
Administratrice

Mary Trbovich
Administratrice

Glenn W. Hewus
Administrateur

Rick Talvitie
Administrateur

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Helen Gillespie - Administratrice

Glenn W. Hewus - Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

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

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (AU 31 MARS 2012)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Micheline Dubé
Présidente et administratrice

Salvatore Pisani
Vice-président et administrateur

Guy Berthiaume
Administrateur

Roger Forgues
Administrateur

Carrie-Mann Lavigne
Administrateur

Jacques E. Pigeon
Administrateur

André Poirier
Administrateur

Marsha Sienkiewicz
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Hendrik H. Saaltink
Directeur général

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

Carrie Mann-Lavigne
Avocate générale adjointe

Gérard Lalonde
Trésorier

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

COMITÉ DE GESTION

Micheline Dubé
Présidente

Salvatore Pisani
Membre

Roger Forgues
Membre

Carrie Mann-Lavigne
Membre

COMITÉ DE GOUVERNANCE

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Président

Salvatore Pisani
Membre

Roger Forgues
Membre

André Poirier
Membre

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Roger Forgues
Président

Marsha Sienkiewicz
Membre

Guy Berthiaume
Membre

Jacques E. Pigeon
Membre

COMITÉ DE SÉCURITÉ

André Poirier
Président

Salvatore Pisani
Membre

Micheline Dubé
Membre

BUREAUX DE LA SOCIÉTÉ

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

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

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

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

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

C.P. 83
Cornwall (Ontario) K6H 5T7
Téléphone : (613) 932-5113
Télécopieur : (613) 932-9086
www.cpivm.ca / hsaaltink@cpivm.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

C.P. 10
Lansdowne (Ontario) K0E 1L0
Téléphone : (315) 482-2501
Télécopieur : (315) 482-5925
www.tibrIDGE.com

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

C.P. 580
Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1

Téléphone : (705) 759-5400
Télécopier : (705) 759-5405

BLOGUES

pontcornwall.ca
pontchamplain.ca
pontjacquescartier.ca
pontmercier.ca

Annexe D – Liste des abréviations

AAP	ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMMES
ASFC	AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA
AVMSL	ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
BVG	BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL
CPIVM	LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME LIMITÉE
CSP	COMPTABILITÉ DU SECTEUR PUBLIC
ESF	EXAMEN STRATÉGIQUE ET FONCTIONNEL
IBA	INTERNATIONAL BRIDGE ADMINISTRATION
LCSA	LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS
LGFP	LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES
LPTI	LOI SUR LES PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX
MDOT	MICHIGAN DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
MTQ	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
NCSP	NORMES DE COMPTABILITÉ POUR LE SECTEUR PUBLIC
PASCF	PLAN D'ACTION POUR LES SITES CONTAMINÉS FÉDÉRAUX
PJCCI	LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
SCT	SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR
SDVMSL	SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
SPFL	LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
SPRSM	SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE
SSMBA	SAULT STE MARIE BRIDGE AUTHORITY
TIBA	THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY
