



LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

2005-2006
RAPPORT
ANNUEL

La Société des ponts
fédéraux Limitée



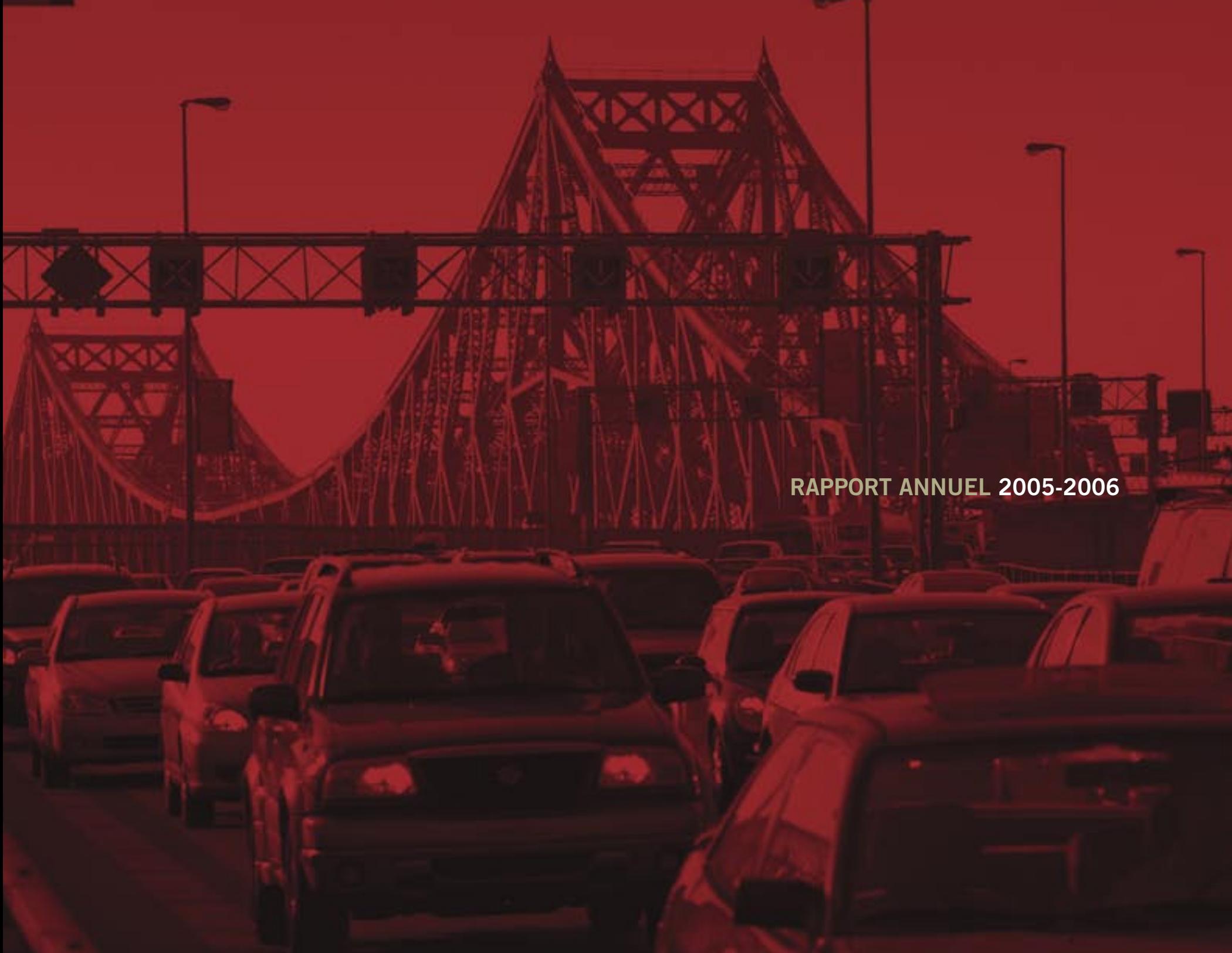
The Federal Bridge
Corporation Limited

Canada

 Imprimé au Canada sur papier recyclé

Photo de la couverture : Vue nocturne du pont Jacques-Cartier à Montréal

Photo de la page titre : Heure de pointe typique au pont Jacques-Cartier



RAPPORT ANNUEL 2005-2006



Le pont Honoré-Mercier à Montréal

LETTRE AU MINISTRE

Le 30 juin 2006

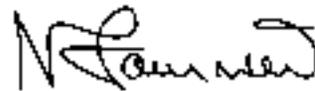
L'honorable
Lawrence Cannon,
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
330, rue Sparks
29^e étage
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) KIA 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre ci-après, en vertu des dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice se terminant le 31 mars 2006.

Ce rapport contient les états financiers consolidés de la Société, comprenant les états financiers de nos filiales, à savoir La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et la Société du pont de la rivière Ste Marie. Les états financiers consolidés ont été vérifiés par la Vérificatrice générale du Canada.

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



MICHEL FOURNIER
Président et premier dirigeant

Le pont international de la Voie maritime à Cornwall

MESSAGE DU PRÉSIDENT





MICHEL FOURNIER
Président et premier dirigeant

En 2005-2006, la Société des ponts fédéraux (SPFL) s'est centrée sur les façons les plus efficaces de mettre en œuvre les cinq objectifs clés établis dans notre plan d'entreprise, qui couvre toutes les activités de la Société et de ses filiales à part entière, y compris les investissements.

Le premier objectif de la Société était de continuer à *régler les problèmes liés à la gestion et à l'exploitation* à la société mère et aux filiales par l'intermédiaire de projets clés en gouvernance d'entreprise, la mise en œuvre d'une politique de gestion du risque, le développement d'un modèle d'entreprise ainsi que l'adoption d'une approche d'équipe intégrée. Le comité de gouvernance de la SPFL a reçu le mandat de garantir la supervision de la mise en œuvre actuelle des mesures recommandées en 2004 et a développé un cadre de gouvernance clair afin de renforcer ses relations avec ses filiales. Ces multiples projets ont contribué à raffiner le cadre de gouvernance de la SPFL et ont permis de développer des outils de gestion et de gouvernance efficaces.

Le deuxième objectif était de *traiter les problèmes financiers exceptionnels* auxquels sont confrontés certains ponts de la SPFL. Une étude binationale du pont international des Mille-Îles et de la voie maritime a été conclue en juillet 2005. Cette étude recommandait de faire un suivi aux prévisions financières qui avaient cerné des problèmes relatifs au financement d'un projet d'immobilisation à long terme au pont des Mille-Îles et au pont international de la Voie maritime dans le contexte des structures de péages et modalités de financement actuelles.

La sûreté et la sécurité des clients qui utilisent les structures gérées par la SPFL sont des priorités clés. Notre troisième objectif était *de mettre en œuvre la politique relative aux projets liés à la sûreté et à la sécurité*. À la lumière des événements des dernières années et de l'attention beaucoup plus importante portée aux questions liées à la sécurité, des évaluations du risque ont été faites au cours des deux dernières années à tous les ponts de la SPFL. Le comité de gestion des risques de la SPFL et d'autres comités similaires des filiales ont passé en revue tous les scénarios de risque possibles. Des plans d'action ont été créés en vue de mettre en œuvre de nouvelles mesures de sécurité. Par sa représentation aux conseils de ses filiales, la SPFL s'assure que les mesures appropriées sont prises en matière de sécurité, de sûreté et d'autres questions urgentes afin que les intérêts du Canada soient adéquatement protégés. Aux ponts internationaux, les questions du volume de circulation et de la sécurité frontalière sont intimement liées. Une étroite collaboration entre la SPFL et ses filiales, Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, ainsi que les autorités provinciales et américaines est devenue incontournable pour que nous puissions nous conformer aux impératifs de sécurité nationale et de fluidité du trafic commercial et de passagers aux passages frontaliers.



Ouvriers au travail sur le pont Champlain à Montréal

Le quatrième objectif se rapportait à la *mise en œuvre uniforme de la politique environnementale*. Un progrès important, dans le cadre de réunions trimestrielles du comité environnemental, a été accompli dans l'identification et la proposition de mesures appropriées pour les propriétés relevant de la Société.

Le cinquième objectif était *une meilleure exploitation des occasions d'expansion des activités* dans l'ensemble de l'organisation. Dans une perspective d'augmentation de ses activités, la SPFL a passé en revue ses processus d'entreprise et est prête à assumer de plus grandes responsabilités en matière d'exploitation et de gestion des ponts. Plus particulièrement, la SPFL continue de participer activement aux propositions de couloir Canada/États-Unis et aux projets à caractère fédéral/provincial à Montréal et dans la région.

Au cours des dernières années, la SPFL a fait des efforts importants pour maintenir et améliorer son infrastructure et garantir des services efficaces et de haute qualité aux utilisateurs des ponts. La Société a également consacré des ressources importantes à l'amélioration et à la consolidation de ses activités. Le résultat est clair. La réputation d'excellence de la SPFL témoigne avec éloquence de sa performance. La SPFL est fière à juste titre de ses réalisations. Sa source de fierté la plus importante réside toutefois dans la capacité qu'elle a su développer pour aider le gouvernement à atteindre ses objectifs en matière d'amélioration de la gouvernance, de consolidation de la supervision fédérale et d'augmentation de l'autosuffisance des ponts de propriété fédérale.



Le pont international des Mille-Îles

Le réseau de ponts internationaux et nationaux du Canada est non seulement essentiel à la circulation des voyageurs, mais constitue également un élément stratégique clé du système de transport canadien ainsi qu'une partie vitale du commerce du pays avec les États-Unis. Ce système fait face à des défis complexes et importants qui exigent une attention particulière (c.-à-d. : des exigences plus grandes en matière de sûreté et de sécurité, des exigences financières concurrentes pour l'entretien, le remplacement ou l'ajout de structures; la nécessité d'une approche plus consolidée de la gestion du réseau de ponts).

En sa qualité de seule société d'État créée expressément à titre de société mère, et compte tenu de son expérience en gestion de structures comptant parmi les plus grandes et les plus achalandées au Canada, la SPFL est prête à jouer un rôle pivot pour aider ses actionnaires à régler avec succès les problèmes à venir et arriver à ses fins.

Le pont international de la Voie maritime à Cornwall

NOTRE MANDAT





Le pont Jacques-Cartier à Montréal

La Société des ponts fédéraux Limitée a été constituée en société en 1998. Elle a été investie de la mission d'assumer les responsabilités de gestion des actifs non liés à la navigation de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La SPFL est la seule société d'État dans le secteur des traversées internationales et nationales ayant une mission claire à titre de société mère. La SPFL est gestionnaire de nombreux ouvrages au Québec et en Ontario. La SPFL gère directement trois filiales. Elle est l'unique propriétaire de Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM). Elle est propriétaire à 91 % de la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM). Parallèlement, la SPFL est également responsable de la surveillance et de la gestion de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles.

La SPFL est responsable de structures canadiennes et internationales. Les structures canadiennes fonctionnent par voie de crédit parlementaire alors qu'il est prévu que les structures internationales fonctionnent sur une base d'autosuffisance. La SPFL ne participe pas directement aux activités quotidiennes de ces infrastructures. Elle s'en remet, à cette fin, aux équipes de gestion des activités de ses filiales. Les ouvrages relevant de sa responsabilité comptent parmi les plus importants et les plus utilisés au Canada.



Le pont international des Mille-Îles

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (PJCCI)

PJCCI est principalement financée par voie de crédits parlementaires. Des revenus d'autres sources, telles que les baux et permis, contribuent également à son financement, mais de façon marginale.

Les principales activités de cette société sont réparties dans deux domaines précis, soit Ingénierie et construction, et Opérations et entretien. Des services administratifs, tels que les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances et les Ressources humaines, soutiennent ces secteurs.

Le service Ingénierie et construction gère les activités ayant trait aux principaux projets de construction, de rénovation et de réparation se rapportant aux composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, comme les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavages et peintures.

Le service Opérations et entretien supervise et gère les contrats de déneigement, l'épandage d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures et la lubrification des roulements, l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

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

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

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPIVM)

Selon son mandat, la CPIVM doit être autosuffisante sur le plan financier grâce à la collecte de droits de péage. Tous les excédents d'exploitation sont rendus aux coentrepreneurs, à savoir la Société des ponts fédéraux Limitée et son partenaire américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

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

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (SPRSM)

En vertu d'une loi parlementaire spéciale, la SPRSM a été constituée afin de bâtir la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie. La majorité (91,3 %) des actions de la SPRSM ont été transférées en 2000 (conformément à des décrets en conseil à cet effet) de la province de l'Ontario à la SPFL.

LE PONT DES MILLE-ÎLES

Le pont des Mille-Îles est un pont international qui relie les États-Unis au Canada entre Ivy Lea, en Ontario, et l'extrémité nord de l'État de New York. Le pont des Mille-Îles est exploité par une société américaine, la *Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)*, en vertu d'une entente d'exploitation avec la SPFL.

	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	ÉTAT	GESTION / EXPLOITATION
Grand Montréal	Pont Jacques-Cartier Pont Champlain Estacade du pont Champlain Partie fédérale du pont Honoré-Mercier Autoroute Bonaventure Tunnel de Melocheville	Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) <i>Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)</i>	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL)	PJCCI
Cornwall	Pont international de la voie maritime	Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM)	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL) (Entente de coentreprise)	CPIVM (au nom de propriétaires canadiens et américains)
Sault Ste. Marie	Pont international de Sault Ste. Marie	Société du pont de la rivière Ste. Marie <i>(Loi du Parlement)</i>	Filiale de moins de 100 % (91,3 % des actions détenues par la SPFL – les autres actions sont détenues par les directeurs et par la ville de Sault Ste. Marie)	International Bridge Authority (une entité administrative relevant du ministère des Transports de l'État du Michigan) Joint International Bridge Authority
Mille-Îles	Pont international des Mille-Îles	–	Pas une filiale – la SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada - Entente d'exploitation avec la TIBA	TIBA (Société américaine)

NOTRE MISSION

La mission de la SPFL est de garantir au gouvernement du Canada une garde optimale des ponts relevant de ses soins et de son contrôle et de garantir que ces structures sont sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs. La SPFL s'acquitte de son mandat par :

- une *orientation stratégique* et des *conseils* aux exploitants de ponts relevant de son autorité à propos de questions clés telles que la *sécurité, la sûreté, l'environnement et la gestion du risque*;
- l'établissement d'un *cadre de responsabilisation commun* pour les exploitants de ponts relevant de son autorité.
- la mise à contribution des *compétences* et du *savoir-faire* de l'ensemble de son réseau;
- la prestation de conseils stratégiques à Transports Canada et à d'autres entités du gouvernement fédéral en matière de questions reliées aux ponts et aux autres infrastructures;
- une *interaction stratégique* avec d'autres *intervenants clés* (par ex. : autres paliers gouvernementaux au Canada, gouvernements et partenaires des États-Unis, communautés desservies par des traversées, des groupes d'utilisateurs, des exploitants publics et privés de ponts au Canada et à l'étranger).

NOTRE VISION

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

La SPFL poursuivra son travail efficace, efficient et de qualité afin de renforcer sa contribution à titre d'intervenant essentiel parmi les propriétaires d'infrastructures au Canada.

NOS VALEURS

Pour que la SPFL puisse s'acquitter de sa mission, ses administrateurs et son personnel fondent leurs décisions et leurs interventions sur sept valeurs principales :

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

Vue aérienne de l'autoroute Bonaventure



Travailleur brisant du béton au pont international de la Voie maritime

EXAMEN OPÉRATIONNEL



Vue de la superstructure du pont Jacques-Cartier



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

La Société des ponts fédéraux Limitée exploite et gère certaines des traversées à raccordement permanent les plus importantes et les plus stratégiques au pays. La société mère et ses filiales sont conjointement responsables de la gestion et de l'entretien de trois traversées internationales en Ontario et de cinq ouvrages de la région métropolitaine de Montréal.

Plus de 148 millions de passages de véhicules ont été enregistrés cette année sur nos structures. Nos ponts internationaux jouent un rôle essentiel dans la circulation des personnes et des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Nos infrastructures jouent donc un rôle important pour l'économie de l'Amérique du Nord, le transport commercial et le trafic urbain. La valeur estimative des marchandises transitant par les ouvrages de la SPFL est de plus de 67 milliards \$ par année.

Les ponts, les routes et les tunnels font partie intégrante de la vie quotidienne des gens : banlieusards, touristes, voyageurs et piétons les utilisent tous régulièrement. Les traversées sont également un élément stratégique du système de transport canadien et une partie vitale de sa connexion aux États-Unis.

PARTENARIATS

La SPFL et ses filiales ont mis sur pied un solide réseau de partenaires. Comme l'illustre le tableau ci-dessous, ces partenaires peuvent être regroupés en quatre catégories :

- Fédéraux (c.-à-d. : agences centrales, ministères et autres organismes fédéraux)
- Fédéraux/provinciaux (c.-à-d. : comités directeurs et groupes de travail)
- Provincial (c.-à-d. : ministères et agences des gouvernements de l'Ontario et du Québec)
- Autres partenaires canadiens (c.-à-d. : gouvernements municipaux, autorités locales d'exécution de la Loi, conseils d'autochtones, chambres de commerce, intervenants de l'industrie, associations d'utilisateurs, etc.)
- Partenaires américains (c.-à-d. : autorités pertinentes au niveau fédéral, des États et du pays)

	FÉDÉRAUX	COMITÉS DIRECTEURS FÉDÉRAUX/PROVINCIAUX	PROVINCIAUX	AUTRES	ÉTATS-UNIS / INTERNATIONAL
La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL)	<ul style="list-style-type: none"> - Bureau du Conseil privé - Secrétariat du Conseil du Trésor - Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités - Ministère des Finances Canada - Agence des services frontaliers du Canada - Ministère des affaires indiennes et du Nord canadien 	<ul style="list-style-type: none"> - Sous-comité des communications pour le parachèvement de l'autoroute 30 - Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec A-30 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère des Transports de l'Ontario - Ministère des Transports du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenants de l'industrie - Chambres de commerce 	<ul style="list-style-type: none"> - Homeland Security - General Services Agency - Federal Highway Administration - Michigan Department of Transportation - New York State Department of Transportation - Saint Lawrence Seaway Development Corporation - Chambres de commerce du corridor des capitales
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités - Environnement Canada - Ministère des affaires indiennes et du Nord canadien - Secrétariat du Conseil du Trésor 		<ul style="list-style-type: none"> - Ministère des Transports du Québec - Sûreté du Québec - Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec - Agence Métropolitaine de Transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Ville de Montréal - Ville de Longueuil - Ville de Brossard - Intervenants de l'industrie - Société du Havre de Montréal - Conseil Mohawk de Kahnawake - Agents de la paix Mohawk 	

	FÉDÉRAUX	COMITÉS DIRECTEURS FÉDÉRAUX/PROVINCIAUX	PROVINCIAUX	AUTRES	ÉTATS-UNIS/INTERNATIONAL
Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM)	Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités – Agence des services frontaliers du Canada – Environnement Canada – Ministère des affaires indiennes et du Nord canadien – Secrétariat du Conseil du Trésor	– Groupe de travail sur le poste frontalier intelligent	– Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario	– Ville de Cornwall – Conseil Mohawk de Kahnawake – Intervenants de l'industrie – Police Mohawk – Ontario Power Generation – Chambre de commerce – Chambre de commerce de Cornwall – Local Area Emergency Planning Authority – Institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent – Canadian/American Border Trade Alliance	– New York State Department of Transportation – New York State Troopers – St. Lawrence Seaway Development Corporation – Homeland Security (comprend la Customs and Border Protection Agency) – General Services Administration – BTOA – Bridge and Tunnel Operators Association US – IBTTA – International Toll and Turnpike Association US – Administration fédérale des autoroutes – Ville de Massena – St. Lawrence County
Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM)	Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités – Agence des services frontaliers du Canada		– Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario	– Intervenants de l'industrie	– Michigan Department of Transportation
Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)	– Agence des services frontaliers du Canada		– Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario	– Intervenants de l'industrie	– Chambres de commerce du corridor des capitales – New York State Department of Transportation – Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration

FAITS SAILLANTS

Les ouvrages de la SPFL et de ses filiales ont un impact important sur l'économie locale, provinciale et régionale, en plus d'être essentiels au commerce international. Le total des actifs s'élève à 200 481 090 \$. La SPFL et ses filiales comptent plus de 100 employés.

NOMBRE D'EMPLOYÉS

(participant à la gestion et à l'exploitation des ouvrages relevant de la SPFL) au 31 mars 2006

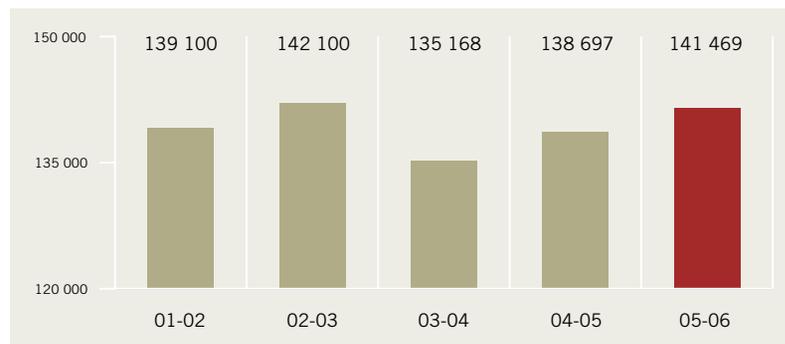
	SPFL Ottawa	PJCCI Longueuil	CPIVM Cornwall	TIBA Mille-Îles	JIBA Sault Ste. Marie
Temps Plein	10	43	21	43	34
Saisonnier¹	s/o	0	26	29	12
Étudiants	–	2	–	–	1
Temps partiel	3	s/o	–	–	s/o
ÉTP (Contrats)²	1	284	–	11	s/o

¹ Comprend les employés à temps partiel et les étudiants

² Équivalents temps plein pour les contrats du secteur privé

NOMBRE DE PASSAGES – OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL¹

(en milliers)



¹ Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de la PJCCI

NOMBRE DE PASSAGES – PONTS INTERNATIONAUX²

(en milliers)



² Sources :

- Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority
- Comptage de la circulation, Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Joint International Bridge Authority
- Rapport de vérification final pour le pont international, États financiers de base

PASSAGES DE VÉHICULES

(en millions)

Total 148 016 240

¹ Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de la PJCCI

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

³ Comptage de la circulation – Thousand Islands Bridge Authority

⁴ Joint International Bridge Authority – États financiers de base



Autoroute Bonaventure¹



Pont Honoré-Mercier¹



Pont Jacques-Cartier¹

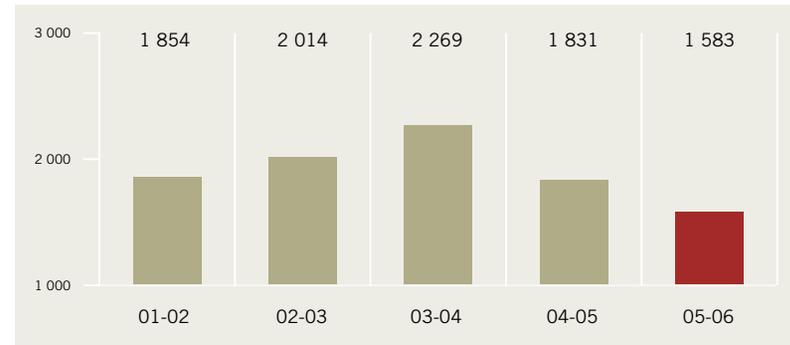


Pont Champlain¹

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES (en pourcentage)

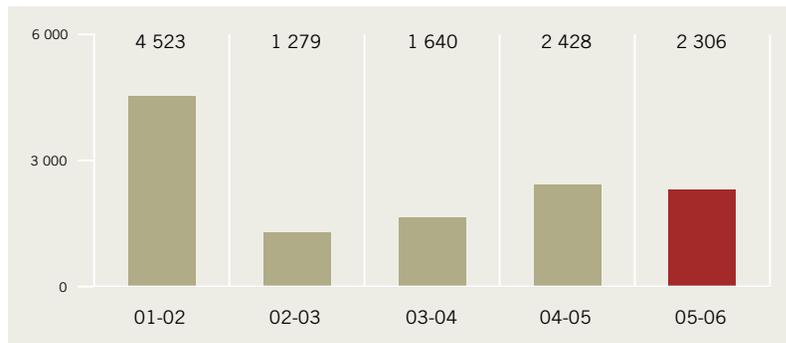


REVENUS D'EXPLOITATION TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES (en milliers de dollars)



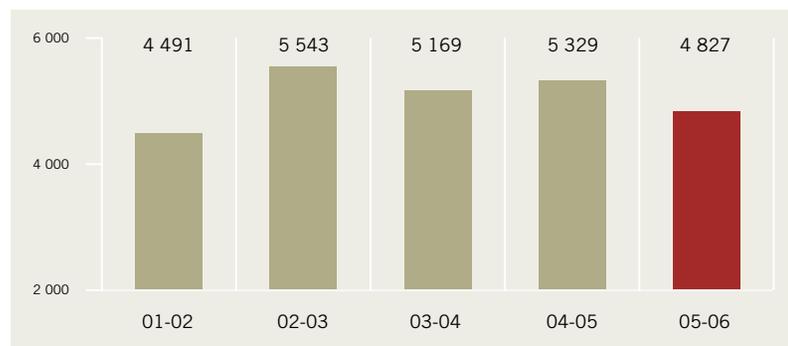
BAUX ET PERMIS

(en milliers de dollars)



PÉAGE

(en milliers de dollars)



Les revenus du péage ont baissé de 9% comparativement à l'an passé. Cette réduction est attribuable en partie à l'augmentation du taux de change. Néanmoins, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté Mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péage.

REVENUS PUBLICITAIRES

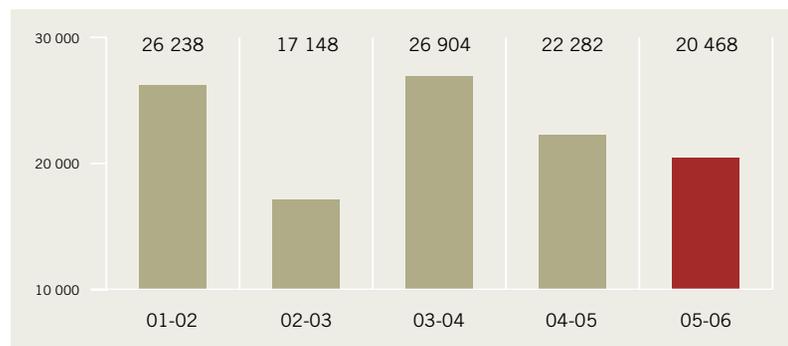
(en milliers de dollars)



Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être l'une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,5 millions de dollars pour cette année représente presque 21 % de l'ensemble des revenus.

ENTRETIEN

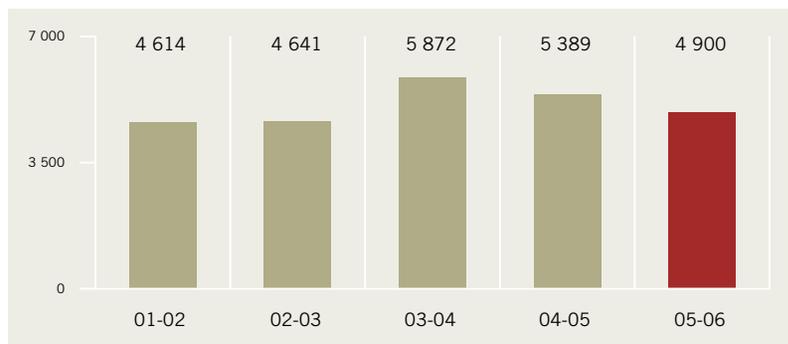
(en milliers de dollars)



Les dépenses d'entretien ont connu une diminution de 1,8 million de dollars en comparaison de l'an passé. Cette diminution est principalement attribuable à une diminution des projets d'entretien pour les ponts de la région de Montréal, pour lesquels les coûts d'entretien ont diminué de 1,5 million de dollars comparativement à l'année dernière. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport à ce qui était prévu au moment de leur construction et par l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

FONCTIONNEMENT

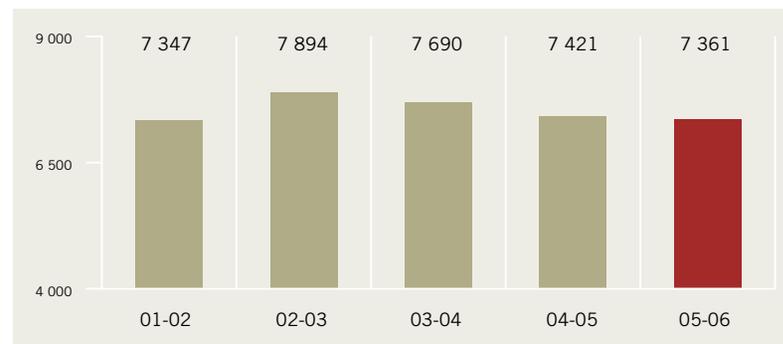
(en milliers de dollars)



Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À 4,9 millions de dollars cette année, ces coûts représentent 13 % de l'ensemble des dépenses, une baisse de 0,5 millions de dollars comparative-ment à l'année dernière.

FRAIS D'ADMINISTRATION

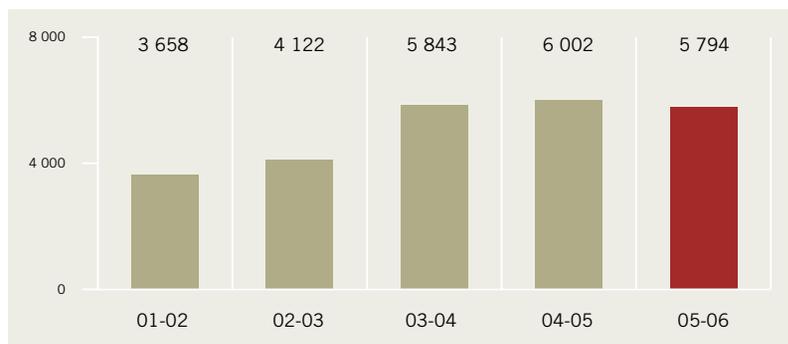
(en milliers de dollars)



Les frais d'administration représentent 19 % de l'ensemble des dépenses. Ils se sont relativement stabilisés depuis l'intégration de la dernière filiale en octobre 2000. Cette année, ils ont diminué suite aux efforts de la Société pour rationaliser ses coûts administratifs.

AMORTISSEMENT

(en milliers de dollars)



Les coûts d'amortissement sont attribuables aux acquisitions normales et nécessaires afin de maintenir nos structures en bonne condition.

Le pont international de Sault Ste Marie

RENDEMENT DE L'ENTREPRISE PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS





Le pont Honoré-Mercier à Montréal

Travaux sur les piles du pont Honoré-Mercier
à Montréal



La Société des ponts fédéraux Limitée

Les cinq objectifs stratégiques clés établis par La Société des ponts fédéraux Limitée dans le dernier plan d'entreprise de la période de planification 2005-2006 ainsi que les résultats sont résumés ci-dessous :

(1) POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES ASPECTS LIÉS À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION DE LA SPFL ET DE SES FILIALES

Résultat : Des améliorations ont été réalisées grâce à quatre projets clés : consolidation de la gouvernance d'entreprise à la SPFL et dans les filiales; mise en place d'une politique de gestion du risque; établissement d'un modèle d'entreprise et adoption d'une approche d'équipe intégrée.

(2) TRAITEMENT DES PROBLÈMES FINANCIERS EXCEPTIONNELS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS CERTAINS PONTS

Résultat : Les problèmes financiers exceptionnels auxquels sont confrontés certains ponts sont principalement reliés au financement des grands projets d'immobilisation et au maintien du financement nécessaire afin de garantir l'autosuffisance prescrite par le Conseil du Trésor.

Une étude binationale à laquelle participent le *New York State Department of Transportation (NYSDOT)*, la SPFL, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et Transports Canada a identifié les améliorations à court et à long terme (immobilisations et exploitation) qui seront requises à la *Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)* et à la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM). Cette étude a été achevée en juillet 2005.

Elle recommandait de faire un suivi aux prévisions financières qui avaient cerné des problèmes liés au financement d'un projet d'immobilisation à long terme à TIBA et à la SPFL, compte tenu des structures de péages et modalités de financement actuelles.

À la CPIVM, les recommandations de l'étude binationale sont intégrées au rapport d'analyse de l'environnement (presque terminé). En résumé, l'étude recommande qu'avant 2012, un certain nombre d'améliorations aux immobilisations soient effectuées, dont : un nouveau pont du chenal nord à travée basse de deux voies; un carrefour giratoire à l'intersection de l'île de Cornwall; le déplacement des installations de péage; la mise en œuvre d'amélioration des installations de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

En outre, une étude complète de la situation financière à Sault Ste. Marie (SSM) a été menée. Le rapport fait valoir certains déséquilibres importants des pouvoirs entre les partenaires américain et canadien, à l'avantage des États-Unis. En conséquence, l'entente internationale qui prévaut actuellement pour l'administration de la traversée est en cours de renégociation.

(3) MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX PROJETS LIÉS À LA SÉCURITÉ

Résultat : Une évaluation des risques a été menée à tous les ponts. Les mesures de sécurité recommandées sont actuellement mises en œuvre aux traversées internationales.

Les rapports d'inspection jouent un rôle important pour aider les entreprises exploitantes à établir leur programme d'immobilisations et de travaux d'entretien importants. En sa qualité de propriétaire des éléments d'actif canadiens de la CPIVM et de la TIBA ainsi que d'actionnaire principal de la SSM, la SPFL surveille la conformité aux directives gouvernementales et le progrès des travaux cruciaux. L'étude binationale menée auprès de TIBA a statué que la mise



Travaux au pont international des Mille-Îles

en place d'un « système de détection de fin de file d'attente » était la grande priorité. Ce système a été installé à d'autres ponts internationaux pour éviter les pertes de vies résultant de la collision d'automobiles avec l'arrière de camions arrêtés aux principales routes d'accès.

À SSM, la mise en place de la surveillance vidéo au-dessus et au-dessous de la travée est actuellement en cours et des plans sont à l'étude en vue de l'installation d'une salle de contrôle pour surveiller les conditions. En outre, des barrières ont été placées dans les escaliers donnant accès à la travée et d'autres mesures de protection sont mises en œuvre par le personnel.

Les travaux relatifs à la mise en œuvre de mesures de sécurité et à l'établissement de protocoles auprès de la police locale et des organismes d'urgence à la TIBA et à la CPIVM sont également en cours.



Péager au pont international de la Voie maritime

(4) MISE EN ŒUVRE UNIFORME DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

Résultat : Au cours de la période de planification, le Comité sur l'environnement de la SPFL a tenu des rencontres semestrielles pour assurer une mise en œuvre adéquate de la politique environnementale. Le comité a notamment discuté des questions clés suivantes :

Terrains contaminés de PJCCI le long de l'autoroute Bonaventure: une étude de faisabilité a été menée en juillet 2005 afin de déterminer les mesures d'atténuation pertinentes à mettre en œuvre. PJCCI a inscrit ces propriétés à l'inventaire des sites contaminés fédéraux du Secrétariat du Conseil du Trésor. PJCCI a également fait une demande afin de recevoir du financement spécial pour entreprendre des études en 2006-2007, en vertu du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

Amélioration de l'utilisation des terrains situés sous l'approche nord du pont Jacques-Cartier: Pendant la construction d'une place publique sous le pont, le long de la rue Sainte-Catherine, les sols contaminés ont dû être excavés et éliminés par l'entrepreneur. Le site a également fait l'objet d'une fouille archéologique.

Questions environnementales liées au projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier: La Société a mené une étude portant sur l'impact environnemental du projet et les mesures d'atténuation recommandées seront intégrées aux contrats.

En 2005-2006, le comité a également traité une grande diversité de questions telles que les vérifications environnementales, la gestion environnementale de l'épandage de sel, les installations de traitement des eaux usées et bassins de rétention ainsi que les systèmes d'entreposage des produits pétroliers.

En outre, l'évaluation environnementale entreprise par la CPIVM en vue du remplacement du pont à travée haute du chenal nord avec un nouveau pont à travée basse entre Cornwall et l'île de Cornwall a été complétée en 2006.

(5) MEILLEURE EXPLOITATION DES OCCASIONS D'EXPANSION DES ACTIVITÉS DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION

Résultat : Dans une perspective d'augmentation de ses activités, la SPFL a passé en revue ses processus d'entreprise et est prête à assumer de plus grandes responsabilités en matière d'exploitation et de gestion des ponts.

Plus particulièrement, la SPFL continue de participer activement aux propositions de couloir Canada/États-Unis et aux projets à caractère fédéral/provincial à Montréal et dans la région.

La SPFL et TIBA ont passé en revue diverses options afin d'établir de nouvelles structures de gestion des activités et d'étendre le recouvrement des coûts dans une perspective d'autosuffisance au pont des Mille-Îles. Ce processus a fait appel à la collaboration de la TIBA, d'intervenants canadiens et américains, de la NYSDOT, des chambres de commerce et des organismes de développement touristique, qui ont traité en profondeur de la création d'un couloir commercial et touristique qui couvre le territoire géographique entre Ottawa et Washington, D.C., et qui comprend tous les modes de transport. En guise de suivi à l'étude portant sur le couloir commercial, un document intitulé *A strategic and Organizational Approach to Develop and Promote a Trade and Tourism Corridor* a été préparé. En mars 2006, un nouveau site Web (www.thecapitalcorridor.com) a été mis en ligne afin d'offrir de la visibilité au projet.



Voie réservée aux transports en commun aux heures de pointe à Montréal

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

Les objectifs stratégiques établis par PJCCI pour la dernière période de planification étaient les suivants :

(1) LANCER L'APPEL D'OFFRES POUR LE PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DE LA PARTIE FÉDÉRALE DU PONT HONORÉ-MERCIER

Résultat : Des discussions ont été menées auprès de divers intervenants, soit les Mohawks de Kahnawake, le Ministère des Transports du Québec et PJCCI, en 2005-2006, afin de convenir d'une structure pour le projet. L'appel d'offres est prévu en 2006 et 2007, les travaux devant s'échelonner sur une période de trois ans.

(2) POURSUIVRE LA PLANIFICATION RELATIVE À LA RÉPARATION ET AU REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS

Résultat : Les scénarios de remplacement du tablier sont toujours à l'étude. Un projet de remise en état de la chaussée du pont est prévu pour 2007 et 2008.

(3) MENER UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE CONTRÔLE DE LA MIGRATION DES EAUX SOUTERRAINES DEPUIS LES PROPRIÉTÉS GÉRÉES PAR PJCCI ET LES AUTRES INTERVENANTS

Résultat : La PJCCI a mené une étude de faisabilité qui conclut qu'une barrière hydraulique souterraine pourrait constituer une solution rentable. D'autres études de faisabilité sont nécessaires pour développer davantage la solution proposée.



Heure de pointe typique sur le pont Champlain à Montréal. Les panneaux à message variable informent les usagers sur les conditions de circulation et les itinéraires alternatifs possibles

(4) ENTRETENIR LES STRUCTURES COMFORMÉMENT AUX NORMES RECONNUES EN RESPECTANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ ÉLEVÉ

Résultat : Des travaux d'entretien importants ont été exécutés en 2005 : travaux routiers sur l'approche sud du tunnel de Melocheville; réparation et peinture de l'acier structural du pont Honoré-Mercier; réhabilitation des poutres et des piles de béton du pont Champlain; réparation des fondations et pavage d'une section de l'autoroute Bonaventure; réhabilitation de l'acier structural du pont Jacques-Cartier.

(5) NÉGOCIER UNE NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE AVEC LE SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE, QUI REPRÉSENTE LE PERSONNEL COL BLANC DE PJCCI

Résultat : Une nouvelle convention collective de trois ans a été signée en mai 2005.

(6) COMMENCER LES TRAVAUX D'AMÉLIORATION DE L'ASPECT DES PROPRIÉTÉS SITUÉES SOUS LE PONT JACQUES-CARTIER, DU CÔTÉ DE MONTRÉAL

Résultat : L'aménagement d'une place publique avec un éclairage architectural sera complété en 2006.



Dans le cadre des célébrations du 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier, la Société canadienne de génie civil (SCGC) a remis à la Société, une plaque commémorative faisant du pont un « Site historique national de génie civil »

De gauche à droite : M. George Archer, un des anciens présidents de la SCGC, Michel Fournier, Président et premier dirigeant, SPFL, Véliéda Baulne, fille de l'ingénieur S.A. Baulne qui était membre du Comité consultatif d'ingénieurs lors de la construction du pont (1925-1930), Glen Carlin, Directeur général, PJCCI, Michel Langelier, ancien directeur exécutif de la SCGC, Alistaire MacKenzie, Président de la SCGC, Reg Wallace, Président du National History Committee de la SCGC, H.H.L. Pratley, fils de P.L. Pratley, un des ingénieurs concepteurs et surveillants lors de la construction du pont (1925-1930), André Girard, Vice-président, Communications, SPFL

(7) CÉLÉBRER LE 75^E ANNIVERSAIRE DU PONT JACQUES-CARTIER

Résultat : Plusieurs événements ont fait connaître l'histoire du pont et fait valoir son importance à titre de structure emblématique du Grand Montréal.

Ces événements spéciaux comprenaient :

- des bannières commémoratives installées sur le pont;
- une exposition de six mois présentant des peintures liées à la thématique du pont Jacques-Cartier au musée Marc-Aurèle Fortin, dans le Vieux-Montréal;
- un concert symphonique suivi de feux d'artifice, le premier soir des célébrations de la fête du Canada à Montréal (en collaboration avec des partenaires fédéraux, dont le Vieux-Port de Montréal);
- l'émission d'un timbre commémoratif du 75^e anniversaire par la Société canadienne des postes.





Le pont international de la Voie maritime

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Les huit objectifs établis pour la CPIVM en 2005-2006 étaient les suivants :

(1) AUTOSUFFISANCE/SOUTIEN GOUVERNEMENTAL – OFFRIR AUX DÉCIDEURS DES OPTIONS CLAIRES

Résultat: La Direction a analysé le coût et l'impact financier de plusieurs options relatives à l'exploitation de la CPIVM. Ces options comprennent : une politique de statu quo en matière de péage; une politique de statu quo en matière de péage avec déplacement des installations de péage et péage dans une seule direction; une politique rigoureuse de péage renégociée avec déplacement des postes de péage et perception dans une seule direction.

(2) FAIRE PROGRESSER LE DOSSIER DU REMPLACEMENT DU PONT DU CHENAL NORD EN TRAITANT LES PROBLÈMES SOULEVÉS PAR L'ÉVALUATION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Résultat : En 1998, la CPIVM a conclu qu'il était économiquement avantageux de construire un nouveau pont du chenal nord à travée basse au lieu de remplacer le tablier de béton et de repeindre l'acier de la structure à travée élevée existante. La SPFL a financé un processus d'examen environnemental harmonisé afin que les exigences environnementales des Mohawks, de l'Ontario et du gouvernement fédéral soient respectées. Le rapport d'examen préalable de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* est maintenant terminé et est en instance d'approbation par Transports Canada. Les intervenants ainsi que les agences et ministères ont présenté leurs commentaires.

(3) TRAVAILLER À LA PLANIFICATION NÉCESSAIRE POUR LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE BINATIONALE; CONTINUER DE RENCONTRER LES INTERVENANTS PAR L'INTERMÉDIAIRE DU COMITÉ CONSULTATIF

Résultat : La SPFL et le *New York State Department of Transportation* ont financé une étude des besoins en infrastructures de la traversée de la CPIVM pour répondre aux besoins de la circulation au cours des 30 prochaines années. Le rapport de l'étude binationale recommandait diverses améliorations à court terme :

- un nouveau pont à travée basse pour le chenal nord;
- des améliorations à l'intersection de la route de l'île de Cornwall et à la route internationale;
- l'amélioration de la capacité des kiosques de péage;
- l'amélioration des installations douanières américaines;
- améliorations à l'immeuble des douanes canadiennes pour véhicules commerciaux.

(4) SOUTENIR LES NÉGOCIATIONS ENTRE LE CANADA ET LE CMA

Résultat : Transports Canada et la SPFL ont formé un comité directeur pour superviser les négociations avec les Mohawks d'Akwesasne sur la construction d'un nouveau pont du chenal nord, les améliorations routières dans le corridor de l'île, le déplacement du poste de péage, l'amélioration de la surveillance et de la sécurité sur la route et la perception du péage (politique de laissez-passer). La CPIVM est représentée par le directeur général et deux directeurs au comité consultatif pour appuyer l'équipe de négociation à l'aide d'information, d'analyses et en participant à l'établissement de politiques. Le comité consultatif comprend également un représentant du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ainsi que deux représentants de l'Agence des services frontaliers canadiens et les négociateurs de Transports Canada, tous relevant du comité directeur.

(5) AIDER LES PROPRIÉTAIRES À PLANIFIER LE GRAND PROGRAMME DE PEINTURAGE DU PONT DU CHENAL SUD

Résultat : Un rapport sur les coûts et la méthodologie de repeinture de la structure indique qu'une plate-forme d'accès située sous la structure ainsi que l'enveloppement complet des travaux seront requis. Ce projet est évalué à 10 millions \$ et sa mise en œuvre doit avoir lieu en 2008 et 2009.

(6) AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DU GAZODUC

Résultat : La SPFL et la CPIVM passent les options en revue avec l'appui des spécialistes en sécurité et techniques.



Un des accès au pont Jacques-Cartier en provenance de Longueuil

(7) ÉTABLISSEMENT D'INDICATEURS ET D'OBJECTIFS DE RENDEMENT

Résultat : La CPIVM a revu les indicateurs et objectifs de rendement afin que les objectifs d'entreprise soient reliés au plan de travail et aux évaluations individuelles du rendement. Les mesures sont reliées à un sondage sur la satisfaction de la clientèle mené en 2005.

(8) FINANCEMENT POUR DES AMÉLIORATIONS PRÉVUES AUX INFRASTRUCTURES

Résultat : Un rapport d'ingénierie a été préparé afin de confirmer la portée, la durée, la méthodologie et le coût du peinture des poutres triangulées de raidissement du pont du chenal sud. L'information a été fournie par les propriétaires et le plan à long terme de CPIVM a été mis à jour



**DÉBAT ET ANALYSE
DE GESTION**



Le pont Jacques-Cartier



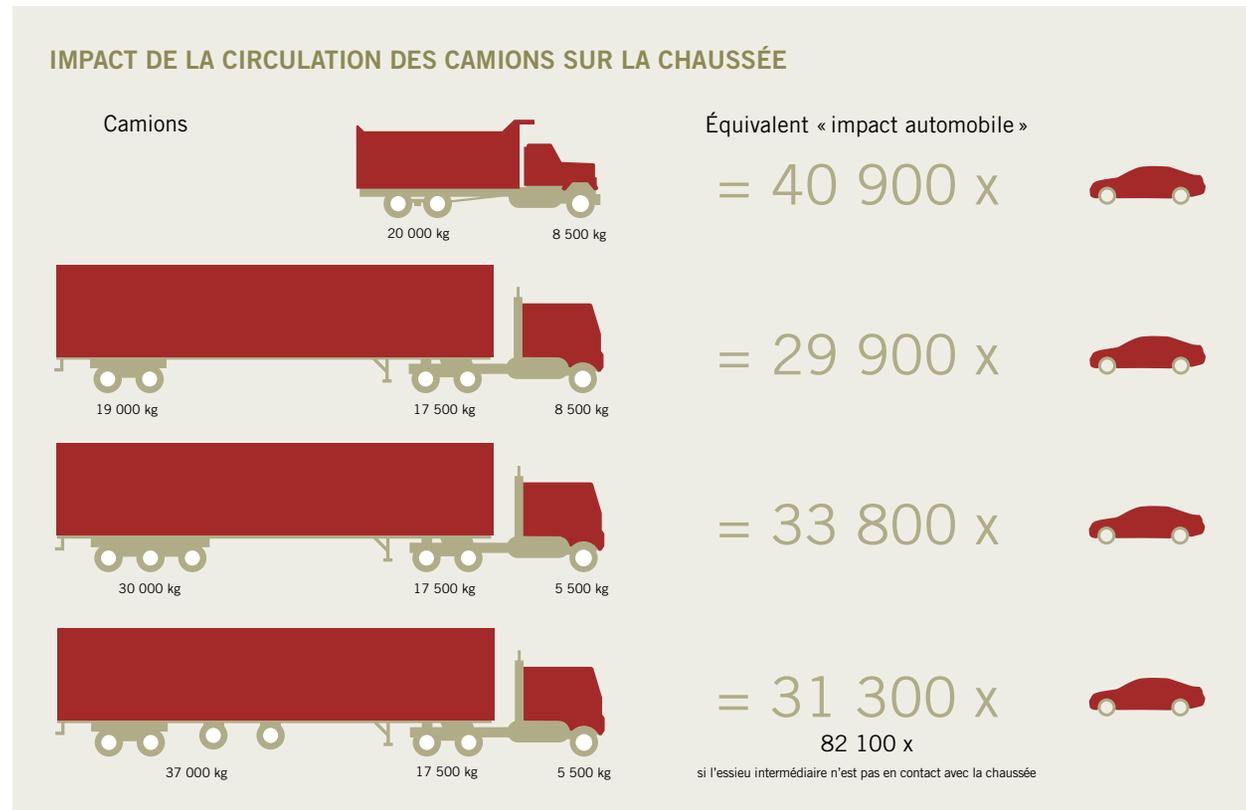
Travaux au pont international de la Voie maritime

La SPFL mène ses activités dans un environnement dynamique et complexe, où les conditions économiques, les préoccupations liées à la sécurité, les facteurs environnementaux et les exigences du gouvernement ont un impact important sur les projets et l'exploitation.

Conditions économiques

(1) AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE

De manière générale, la circulation ordinaire est en décroissance alors que la circulation lourde (camions) tend à augmenter, ce qui suscite la nécessité d'un plus grand nombre de projets d'immobilisations à moyen et à long terme. La principale raison en est qu'un seul camion lourd a beaucoup plus d'impact adverse sur la chaussée que plusieurs milliers d'automobiles, comme l'illustre le tableau ci-dessous (Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales : Transport de personnes et de marchandises par Roche-Deluc, Août 2000)



Les ponts ne pourront pas tous atteindre l'autosuffisance à cause de la situation générale de la circulation, du coût élevé des grands projets d'immobilisations et du contexte propre à chaque endroit. D'autres solutions de rechange doivent être passées en revue par les divers intervenants.

(2) VIEILLISSEMENT

Les infrastructures continuent de vieillir rapidement. C'est particulièrement le cas dans la région de Montréal où la plupart des structures de ponts et de routes ont près de 45 ans, à l'exception du pont Jacques-Cartier, qui a 75 ans. La circulation lourde de camions et l'utilisation nécessaire de fondants et abrasifs contribuent beaucoup à ce phénomène.

(3) REVENUS

Globalement, les revenus de la SPFL proviennent de quatre sources principales : revenus d'exploitation des ponts, baux et permis, péage et intérêts et autres revenus.

Les revenus d'exploitation des ponts comprennent les résultats nets d'exploitation canadienne (tous les revenus y compris le péage, les baux et les intérêts, moins les charges) au pont des Mille-Îles. Ces revenus représentent 13 % des revenus consolidés (avant le gain sur l'aliénation des actifs). Les revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles étaient de 1 583 000 \$ en 2005-2006, une réduction de 248 000 comparativement à l'année précédente. Cette réduction est en partie attribuable au besoin d'activités supplémentaires de contrôle de la circulation à cause des délais et retards importants de la circulation aux installations frontalières. Les dépenses additionnelles comprennent la location et l'exploitation du système de messages variables ainsi que les améliorations aux installations d'entreposage du sable. Le volume de la circulation a été similaire à celui de l'année précédente.

Les baux et les permis représentent quelque 41 % des revenus consolidés de la SPFL (avant le gain sur l'aliénation des actifs). Ils comprennent les revenus de la boutique hors taxes, des panneaux publicitaires et la location des services publics sur nos ponts. Les revenus des baux et permis ont suivi la courbe de l'inflation sauf pour la boutique.

Les revenus du péage au pont international de la Voie maritime à Cornwall ont baissé de 2,75 %. Cette baisse est attribuable au fait qu'un nombre important d'usagers (60 % des usagers sont résidents de la communauté mohawk ou encore des fournisseurs qui les desservent) n'a pas à payer pour traverser le pont.

Les intérêts et autres revenus représentent le solde des revenus découlant du placement du surplus de caisse et d'autres revenus divers. Cette année, un gain de capital non récurrent a été réalisé par la vente d'un terrain à Longueuil.

(4) FACTEURS AYANT UN IMPACT SUR LES DÉPENSES

L'entretien est la dépense la plus importante de la Société; elle représente 53 % de toutes les dépenses. Les travaux d'entretien sont principalement concentrés aux ponts de la PJCCI et sont nécessaires pour maintenir les ponts dans un état sécuritaire. L'âge des structures, le volume important du trafic et les conditions d'hiver rigoureuses constituent autant de facteurs qui contribuent au coût élevé de l'entretien.

Les activités comprennent l'exploitation du péage du pont international de la Voie maritime et d'autres ouvrages de la région de Montréal. On prévoit une réduction des coûts d'exploitation de 557 000 \$ en 2006-2007. L'exploitation du péage est demeurée constante et la décroissance est attribuable aux autres travaux dans la région de Montréal dont le coût sera inférieur à celui de l'année précédente.

On prévoit que les frais d'administration augmenteront de 436 000 \$ en 2006-2007. L'augmentation est principalement attribuable à la focalisation de la PJCCI sur les services professionnels et les questions de gouvernance.

L'amortissement comprend l'amortissement des ponts, des immeubles, de l'équipement et des véhicules.



Le respect de l'environnement est un souci constant lors des travaux de peinture

(5) FACTEURS AYANT UN IMPACT SUR LA RENTABILITÉ

La rentabilité de la Société est affectée par divers facteurs, dont la fluctuation du taux de change, la force du dollar américain et de l'économie canadienne, le trafic commercial et le tourisme. Le vieillissement de nos structures est également une source de pression sur la Société. La rentabilité est beaucoup reliée à la vitalité de l'économie des États-Unis et du Canada. Lorsque l'économie des États-Unis prend de l'expansion, les exportations de produits canadiens tendent à augmenter. Le pont international des Mille-Îles, le pont international de la Voie maritime et les ponts de Montréal étant des traversées internationales ou routes importantes vers les États-Unis, les revenus de la Société et sa rentabilité s'améliorent au gré de l'augmentation des activités.

Facteurs de sécurité

La question de la sécurité, particulièrement aux traversées internationales, est aujourd'hui devenue une priorité clé.

En sa qualité de propriétaire des éléments d'actif canadiens de la CPIVM et de la TIBA ainsi que d'actionnaire principal de la Sault Ste. Marie (SSM), la SPFL surveille la conformité aux directives gouvernementales et le progrès des travaux cruciaux.

En outre, l'impact direct associé aux nouvelles mesures de sécurité (telles que la mise en œuvre d'un système de détection de fin de file d'attente, les questions de sécurité ont un impact indirect important sur l'exploitation des ponts (c.-à-d. : le ralentissement de la circulation aux douanes sur les structures internationales ont un impact direct sur le débit de la circulation sur nos structures). Il y a un besoin clair d'équilibrer les questions de sécurité et l'efficacité.

La sécurité de nos structures est reliée à la situation internationale globale, tributaire de questions externes susceptibles de présenter des défis pour la sécurité de nos structures.

En mettant en œuvre de nouvelles technologies sur nos structures internationales, nous devons souvent suivre des règles et directives établies par des tiers (tels que l'Agence des services frontaliers du Canada et *Homeland Security*), le défi constant étant d'adapter et de mettre en œuvre avec succès des stratégies qui sont conformes à nos objectifs et tout en minimisant l'impact négatif pour nos utilisateurs et ceux de nos partenaires. À titre d'exemple, à Sault Ste. Marie, la mise en œuvre de la surveillance vidéo est déjà en cours et des plans relatifs à l'installation d'une salle de contrôle pour surveiller les conditions sont en voie d'être achevés. En outre, des barrières ont été placées dans les escaliers donnant accès à la travée et d'autres mesures de protection sont mises en œuvre par le personnel. Le financement fourni par Homeland Security et par l'État du Michigan en vue de la mise en œuvre de ces mesures de sécurité a été très apprécié.

Questions environnementales

L'état et l'emplacement de certaines propriétés qui relèvent de la SPFL ou de ses filiales peuvent offrir des défis environnementaux, particulièrement l'ancien site d'enfouissement, le long de l'autoroute Bonaventure et l'évaluation de l'impact environnemental du pont à travée basse prévu à Cornwall qui exigeait que compte soit tenu des préoccupations énoncées par les Mohawks d'Akwesasne au sujet de ce projet.

Exigences gouvernementales

En sa qualité de société d'État, la SPFL a la responsabilité de fournir du soutien supplémentaire au gouvernement du Canada au besoin. Compte tenu des grandes capacités de la Société et de son excellente feuille de route dans son champ d'activité, cela peut susciter pour la SPFL diverses occasions de fournir sa contribution compétente.

Les attentes gouvernementales globales en termes d'autosuffisance et de gouvernance seront une source de pression pour les sociétés d'État telles que la SPFL. La Société y répond en créant les mécanismes financiers et de gouvernance appropriés.

En outre, les installations des douanes et de l'immigration devront faire l'objet d'améliorations ou de remplacements aux trois ponts internationaux qui relèvent de la responsabilité de la SPFL.

A. Sault Ste. Marie: L'entente internationale est présentement renégociée afin de mieux refléter la nature d'authentique partenariat de notre longue relation. La SPFL continuera de collaborer avec Transports Canada dans le cadre des négociations avec le *Michigan Department of Transportation (MDOT)* pour la révision de l'entente intergouvernementale existante en vue d'établir des conditions plus équitables pour le Canada à SSM.

B. Cornwall: Les représentants de la SPFL et de la CPIVM collaborent activement avec Transports Canada aux fins des négociations avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne pour permettre le remplacement efficace et efficient du pont du chenal nord.



Travaux en hauteur au pont international de la Voie maritime

Le tunnel de Melocheville près de Montréal

L'AVENIR





Vue aérienne du pont Champlain à Montréal

L'exercice 2006-2007 représente de nombreux défis pour la SPFL, mais par la même occasion, il offrira de nombreuses nouvelles occasions de développement des affaires.

Plus particulièrement, la SPFL est en posture idéale pour aider le gouvernement du Canada à atteindre ses objectifs.

(1) Compte tenu de la nature des défis observés en matière d'infrastructures des ponts canadiens (c.-à-d. : vieillissement des infrastructures, augmentation de la qualité des services, demande croissante en matière d'entretien, de remplacement ou de construction d'ouvrages), la SPFL, la seule société mère dans son secteur d'activités, a fait des investissements importants pour offrir au gouvernement une capacité stratégique et opérationnelle si elle devait décider d'aller de l'avant avec une approche plus consolidée de la gestion du réseau de ponts canadien.



Le pont international des Mille-Îles

(2) La SPFL a pris des mesures concrètes pour renforcer sa relation avec ses partenaires clés. D'une importance continue en 2006-2007, retenons la redéfinition de l'entente internationale avec le MDOT dans l'exploitation du pont de Sault Ste. Marie et les négociations avec le Conseil Mohawk Akwesasne (CMA) au sujet du remplacement du pont du chenal nord à Cornwall.

(3) Une série de projets d'immobilisations est planifiée ou prévue. Ils comprennent :

Le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall

Il y a quelques années, après une analyse attentive, la CPIVM a conclu qu'il était économiquement avantageux de construire un nouveau pont du chenal nord à travée basse au lieu de remplacer le tablier de béton et de repeindre l'acier de la structure à travée élevée existante. Le rapport d'examen préalable en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* est maintenant terminé et est en instance d'approbation par Transports Canada. On prévoit que l'approbation finale devrait être obtenue au cours de 2006.

Le rapport d'examen préliminaire en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* conclut : Le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence environnementale nuisible. Le projet peut mettre en œuvre les mesures d'atténuation précisées dans le rapport. Le rapport d'examen préalable propose plusieurs mesures d'atténuation. Toutefois, peu sinon aucune de ces mesures ne serait associée à des « conclusions importantes ».

Lancer l'appel d'offres relatif au remplacement du tablier de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier.

La principale priorité de PJCCI est d'entreprendre le remplacement du tablier du pont Mercier. Ce projet est complexe tant du point de vue technique que du point de vue administratif. Compte tenu du trafic annuel de quelque 28 millions de véhicules, le défi du projet sera d'entreprendre le travail en nuisant le moins possible à la circulation. Le pont comporte quatre voies de circulation et comme il n'y a aucun autre pont sur lequel la circulation peut être déviée à proximité, il sera nécessaire de permettre aux utilisateurs du pont de le traverser pendant les travaux de remplacement du tablier. À cause de l'emplacement du pont, le projet a été structuré de façon à tenir compte de la participation de la main-d'œuvre locale spécialisée autochtone de Kahnawake. Le pont relève à la fois du MTQ et de la PJCCI et le MTQ souhaite également que le tablier de sa partie du pont soit remise en état. Une coordination minutieuse sera donc nécessaire pour réduire l'impact des travaux sur les utilisateurs. Des discussions sont en cours avec le MTQ afin qu'une structure de projet puisse être mise en place pour traiter de cette question. La planification actuelle prévoit que la construction aura lieu au cours des exercices 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010.

Vieillesse des structures et augmentation des activités

Aucune nouvelle infrastructure n'a été construite par aucun des trois paliers gouvernementaux dans la région du Grand Montréal pour réduire la surutilisation des ponts et des autres structures relevant de PJCCI. Par conséquent, les réparations se multiplient et les périodes de pointe sont plus longues, ce qui réduit les périodes au cours desquelles des interventions peuvent être mises en œuvre. PJCCI continue d'examiner divers scénarios en vue de mettre de l'avant des options à soumettre à l'examen du gouvernement.

PJCCI travaille ces enjeux avec divers partenaires dont le MTQ, ce qui pourrait ouvrir la porte à de nouveaux défis d'avenir pour les deux niveaux de gouvernement.

Vue du pont Champlain à partir de la Rive-Sud de Montréal



La superstructure du pont Jacques-Cartier vue de Montréal

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



LE PONT JACQUES-CARTIER

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

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

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal. En 2005-2006, plus de 34 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.



Le pont Champlain

LE PONT CHAMPLAIN ET L'AUTOROUTE BONAVENTURE

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

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



L'autoroute Bonaventure

En 2005-2006, plus de 57 millions de véhicules ont traversé le pont Champlain.



L'estacade du pont Champlain

L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

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



Le pont Honoré-Mercier

LE PONT HONORÉ-MERCIER

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

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

La section du pont sous la responsabilité de PJCCI s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2005-2006, 28,9 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.



Le tunnel de Melocheville

LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE

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

Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction. En 2005-2006, 4,5 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.



Le pont international de la Voie maritime

LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'État de New York, en passant par le territoire mohawk d'Akwesasne, le pont international de la Voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*. En 2005-2006, 2,5 millions de véhicules l'ont emprunté.



Le pont international des Mille-Îles

LE PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Ouvert en 1938 par le premier ministre MacKenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'État de New York. Sa construction a demandé 16 mois. Voilà une réalisation impressionnante à tous les égards ! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Thousand Islands Bridge Authority* des États-Unis. En 2005-2006, 2,1 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.



Le pont international de Sault Ste. Marie

LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière Ste Marie et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens passant par l'auto-route américaine 75 et de la route Transcanadienne. En 2005-2006, 1,89 million de véhicules ont traversé à cet endroit.

Vue aérienne du pont Jacques-Cartier et
des environs



Le pont Honoré-Mercier

DIRECTION ET ÉTATS FINANCIERS



Le pont Honoré-Mercier

**CONSEILS D'ADMINISTRATION
PRINCIPAUX DIRIGEANTS
COMITÉS ET SOMMAIRES FINANCIERS DES FILIALES**

Rétrospective financière – SPFL	59
La Société des Ponts fédéraux Limitée	60
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	62
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	64
La Société du pont de la rivière Ste Marie	66
La gouvernance à la SPFL	68
États financiers consolidés	69

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

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

(en milliers de dollars)	2006	2005	2004	2003	2002
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	1 583	1 831	2 269	2 014	1 854
Baux et permis	4 839	4 913	4 851	5 070	4 966
Péage	4 827	5 329	5 169	5 543	4 491
Intérêts	635	263	639	541	691
Autres	5 511	(89)	146	51	89
	17 395	12 247	13 074	13 219	12 091
Dépenses					
Entretien	20 468	22 282	26 904	17 148	26 237
Fonctionnement	4 900	5 389	5 872	4 640	4 614
Administration	7 361	7 422	7 690	7 894	7 347
Amortissement	5 794	6 002	5 843	4 122	3 658
	38 523	41 095	46 309	33 804	41 856
Perte avant le financement public	(21 128)	(28 848)	(33 235)	(20 585)	(29 765)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	24 586	25 944	30 622	23 345	26 726
Amortissement du financement en capital reporté	3 628	3 397	3 382	972	214
Remise au Trésor	(6 074)	–	–	–	–
Part des actionnaires sans contrôle	(21)	(26)	(50)	(97)	(79)
Bénéfice net (perte nette)	991	467	719	3 635	(2 904)

Certains chiffres ont été reclassés pour fins de présentation

La Société des ponts fédéraux Limitée

(au 31 mars 2006)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Michel Fournier¹
Président et premier dirigeant

Sheila Tremblay²
Vice-présidente et première directrice

Carole Workman³
Administratrice

Normand Brochu⁴
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

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

André Girard
Vice-président, Communications

Glen P. Carlin,
Vice-président, Projets spéciaux

Hendrik H. Saaltink,
Vice-président, Projets ponts internationaux

Gérard Lalonde
Directeur, Services administratifs et trésorier

Robin Rensby
Directeur senior, Ressources humaines

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et construction

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des activités de la Société.



COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL (au 31 mars 2006)**Comité de vérification**Carole Workman, *Présidente*Sheila Tremblay, *Membre*Normand Brochu, *Membre***Comité de gouvernance d'entreprise**Sheila Tremblay, *Présidente*Yvon Bourget,
*Administrateur, PJCCI*John M. Kroon,
*Administrateur, CPIVM et TIBA*Gerald H. Johnston,
*Administrateur, JIBA*Norman. B. Willans,
*Avocat-conseil et secrétaire, SPFL***Comité sur l'environnement**Glen P. Carlin, *Président*Hendrik H. Saaltink, *Membre*Ian McPherson, *Membre*Norman. B. Willans, *Membre*Sylvie Lefebvre, *Membre*Raymond Denault, *Membre*Gérard Lalonde, *Membre*Gerald H. Johnston, *Membre*Thye Lee, *Membre*Bill Moulton, *Membre***Comité des ressources humaines**Carole Workman, *Présidente*Normand Brochu, *Membre*Norman Willans, *Membre*Robin Rensby, *Membre***Comité des nominations**Sheila Tremblay, *Présidente*Carole Workman, *Membre*James Roche, *Membre*Clément Joly, *Membre***Comité de gestion des risques**Norman. B. Willans, *Président*Yvon Bourget,
*Administrateur, PJCCI*Gérard Lalonde,
*Administrateur, Services administratifs et trésorier, membre*Wade Dorland, *CPIVM, Membre*

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(au 31 mars 2006)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président*

Yvon Bourget, *Administrateur*

Normand Brochu, *Administrateur*

Clément Côté, *Administrateur*

René Therrien, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Michel Fournier, *Président*

Glen P. Carlin, *Directeur général*

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

Daniel Dupuis, *Directeur,
Finance et administration*

Guy Mailhot, *Directeur, Ingénierie*

Denis Dauphinais,
*Directeur, Construction et
gestion de projets*

Raymond Denault, *Directeur,
Opérations et entretien*

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

Comité de vérification

René Therrien, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion

René Therrien, *Président*

Yvon Bourget, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion des risques

Glen P. Carlin, *Président*

Sylvie Lefebvre, *Membre*

Guy Mailhot, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(en dollars)	2006	2005
Exploitation		
Revenus		
Baux et permis	759 896	740 668
Intérêts	97 647	92 150
Gain sur disposition d'immobilisations corporelles	5 512 082	–
Autres sources	34 475	47 100
Dépenses		
Entretien	18 327 122	19 777 138
Fonctionnement	3 592 081	3 513 074
Administration	3 366 192	3 367 681
Amortissement	4 236 570	4 449 489
Remboursement des intérêts gagnés sur un crédit parlementaire encaissé d'avance	–	205 292
Perte avant le financement du gouvernement	(23 117 865)	(30 432 756)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	24 585 645	25 944 104
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours de périodes précédentes à l'exercice	(223 940)	–
Remise au Trésor du produit de disposition d'immobilisations corporelles	(5 850 099)	–
Amortissement de l'aide en capital reportée	3 594 890	3 393 608
Bénéfice net (perte nette)	(1 011 369)	(1 095 044)
Bilan		
Actif à court terme	8 497 262	6 359 923
Passif à court terme	5 305 746	3 168 407
Montant à recevoir du Canada à long terme	2 625 809	2 625 809
Taxe sur les produits et services à recevoir	170 157	170 157
Immobilisations corporelles	138 664 414	136 086 025
Retenue de garantie	2 795 966	2 795 966
Avantages sociaux futurs	722 351	690 679
Aide en capital reportée	130 920 889	128 120 312
Avoir de l'actionnaire	10 212 690	10 466 550
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	619 813	2 515 863
Activités d'investissement	(1 302 877)	(6 999 774)
Activités de financement	1 302 877	6 999 774
Augmentation (Diminution) de la trésorerie	619 813	(2 515 863)

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

(au 31 mars 2006)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*

Albert S. Jacquez, *Vice-président*

Guy Berthiaume, *Administrateur*

Sal Pisani, *Administrateur*

Roger J. Forgues, *Administrateur*

Edward Margosian, *Administrateur*

John M. Kroon, *Administrateur*

Denis Thibault, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Gerard Lalonde, *Trésorier*

Edward Margosian, *Trésorier adjoint*

Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*

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

Hendrik H. Saaltink,
Directeur général

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

Comité de vérification

John M. Kroon, *Président*

Edward Margosian, *Membre*

Roger J. Forgues, *Membre*

Comité de gestion

John M. Kroon, *Président*

Sheila Tremblay, *Membre*

Sal Pisani, *Membre*

Comité de gestion des risques

Hendrik H. Saaltink, *Président*

Wade Dorland, *Membre*

Ian McPherson, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

(en dollars)	2006	2005
Exploitation		
Revenus		
Péage	3 670 601	3 774 522
Location	142 846	134 369
Investissements	65 676	58 634
Autres	14 550	118 813
Dépenses		
Entretien	1 319 732	1 353 024
Perception du péage	704 663	852 352
Administration	931 347	907 783
Amortissement	168 103	150 996
Bénéfice net	769 828	822 183
Bilan		
Actif à court terme	2 590 577	2 646 886
Passif à court terme	1 018 579	1 556 244
Immobilisations	821 655	849 568
Réparations importantes reportées	156 729	189 917
Avantages sociaux futurs	312 736	310 935
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2 221 646	1 803 192
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	912 787	1 287 523
Activités d'investissement	(107 002)	(431 815)
Activités de financement	(859 413)	(978 979)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	(53 628)	(123 271)

La Société du pont de la rivière Ste Marie

(au 31 mars 2006)

Conseil d'administration et dirigeants

James McIntyre, *Président*

Helen Gillespie, *Administratrice*

Alexander Harry, *Vice-président*

Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Rick Talvitie, *Administrateur*

Lorie Bottos, *Secrétaire-trésorier*

Mary Trbovich, *Administratrice*

SOMMAIRE FINANCIER

La Société du pont de la rivière Ste Marie

(en dollars)	2005	2004
Exploitation		
Revenus		
Péage	2 991 370	3 442 072
Baux et permis	305 844	333 090
Investissements	76 523	21 609
Autres	92 513	158 453
Dépenses		
Entretien	1 241 328	1 558 000
Perception du péage	817 010	791 252
Administration	769 710	900 924
Amortissement	390 341	404 112
Bénéfice net	247 861	300 936
Bilan		
Actif à court terme	3 679 866	3 557 519
Passif à court terme	889 844	891 119
Immobilisations	8 231 347	7 643 738
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	10 455 854	10 207 993
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	657 322	1 097 456
Activités d'investissement	(2 082 864)	(150 227)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	(1 425 542)	947 229

La gouvernance à la SPFL

La SPFL croit fermement que les principes de saine gestion tels que la responsabilité, la transparence et l'indépendance sont les fondements d'une bonne gouvernance. En 2005, la SPFL a maintenu son approche proactive en mettant en œuvre des pratiques rigoureuses et efficaces de gouvernance.

De manière à améliorer davantage l'efficacité de son cadre de gouvernance, établi par la mise en œuvre, sous la supervision du comité de gouvernance, des mesures émanant de l'étude intitulée *2004 Review of Corporate Governance Instruments*. Les pratiques de la SPFL sont maintenant en ligne avec les normes fiduciaires et de gouvernance reconnues dans les secteurs privé et public.

Les efforts de la SPFL ne se sont toutefois pas limités à la gouvernance « interne ». Dans le secteur des ponts et des traversées, la SPFL est la seule société d'État qui est une société mère. À ce titre, elle est tenue de fournir supervision, orientation stratégique et conseils aux filiales responsables de l'exploitation et de l'entretien des actifs qui relèvent de sa responsabilité. En 2005, le conseil d'administration de la SPFL a approuvé un nouveau cadre de gouvernance clair afin de préciser le rôle de la société mère et de renforcer sa relation avec les filiales. Le projet a mené à l'identification et à la mise en œuvre de 25 mesures. Ces mesures comprennent :

- l'examen des mécanismes de nomination des directeurs des filiales et l'introduction de l'échelonnement des mandats des directeurs;
- une révision des règlements, des pratiques de gouvernance et du code de déontologie de toutes les filiales;
- l'établissement d'un nouveau processus renforcé de planification stratégique;
- l'établissement d'indicateurs de rendement;
- l'articulation d'instruments de gouvernance, tels que des lettres d'attentes de la société mère à l'intention de chaque filiale à part entière;
- l'établissement d'autres outils reliés à la gestion et à l'évaluation des RH.

La SPFL est fière de ces projets qui la placent clairement parmi les chefs de file en matière de bonne gouvernance.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	70
Le rapport du vérificateur	71
Bilan consolidé	72
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	73
État consolidé des flux de trésorerie	74
Notes afférentes aux états financiers consolidés	75
Bureaux corporatifs	87

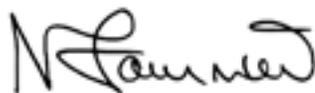
Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

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

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

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

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



MICHEL FOURNIER
Président et premier dirigeant

Le 2 juin 2006



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2006 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Alain Boucher, CA
 directeur principal

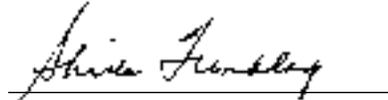
Ottawa, Canada
 Le 2 juin 2006

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

BILAN CONSOLIDÉ

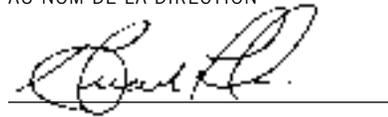
au 31 mars

(en dollars)	2006	2005
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	23 357 697	22 308 030
Débiteurs	1 593 859	1 980 803
Avance au coentrepreneur (note 4)	201 526	455 545
Intérêts courus à recevoir	120 293	41 673
Frais payés d'avance	505 222	645 635
Montant à recevoir du Canada	3 901 951	1 999 539
	29 680 548	27 431 225
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (note 5)	2 625 809	2 625 809
Immobilisations corporelles (note 6)	168 174 733	165 161 764
	200 481 090	195 218 798
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	6 424 432	5 831 850
Revenus reportés	567 224	499 698
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	10 353	11 912
	7 002 009	6 343 460
À long terme		
Dû au coentrepreneur (note 4)	1 035 470	808 105
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 7)	19 348	29 000
Retenue de garantie (note 8)	2 795 966	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs (note 12)	1 203 354	1 103 384
Aide en capital reportée (note 9)	131 465 556	128 191 957
Part des actionnaires sans contrôle	666 846	645 356
	137 186 540	133 573 768
	144 188 549	139 917 228
Engagements et éventualités (notes 15 et 16)		
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport (note 14)	53 664 379	53 664 378
Bénéfices non répartis	2 628 161	1 637 191
	56 292 541	55 301 570
	200 481 090	195 218 798

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL
D'ADMINISTRATION

Sheila Tremblay, *administratrice*

Carole Workman, *administratrice*

AU NOM DE LA DIRECTION


Gérard Lalonde, *directeur,*
Services administratifs et trésorier

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en dollars)	2006	2005
Revenus		
Péages	4 826 671	5 329 333
Baux et permis	4 838 552	4 912 538
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 10)	1 583 497	1 830 994
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	5 469 015	(291 021)
Intérêts	635 258	262 900
Autres	42 271	202 161
	17 395 264	12 246 905
Dépenses		
Entretien	20 468 057	22 282 384
Fonctionnement	4 899 830	5 389 319
Administration	7 360 568	7 421 486
Amortissement	5 793 679	6 001 911
	38 522 134	41 095 100
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	(21 126 870)	(28 848 195)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	24 585 645	25 944 104
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 9)	3 627 724	3 397 379
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours d'exercices antérieurs (note 11)	(223 940)	–
Remise au Trésor du produit de cession d'immobilisations corporelles (note 11)	(5 850 099)	–
	22 139 330	29 341 483
Bénéfice net avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	1 012 460	493 288
Quote-part des actionnaires sans contrôle	(21 490)	(26 091)
Bénéfice net	990 970	467 197
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	1 637 191	1 169 994
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	2 628 161	1 637 191

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en dollars)	2006	2005
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	990 970	467 197
Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	5 793 679	6 001 911
(Gain) perte sur cession d'immobilisations	(5 469 015)	291 021
Amortissement de l'aide en capital reportée	(3 627 724)	(3 397 379)
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	–	(2 625 809)
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	99 970	33 285
Quote-part des actionnaires sans contrôle	21 490	26 091
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 13)	(539 548)	1 392 124
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(2 730 178)	2 188 441
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(9 187 732)	(9 140 363)
Cession d'immobilisations corporelles	5 850 099	4 601
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(3 337 633)	(9 135 762)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du dû au coentrepreneur	227 365	616 785
Augmentation de l'aide en capital reportée	6 901 323	6 145 320
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(11 211)	(17 333)
Apport de capital du Canada pour l'acquisition d'un terrain (note 14)	1	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	7 117 478	6 744 772
Augmentation (diminution) de la trésorerie	1 049 667	(202 549)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	22 308 030	22 510 579
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	23 357 697	22 308 030

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 mars 2006

(1) POUVOIR ET ACTIVITÉS

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

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

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

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

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

(2) SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont comme suit :

A. Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, de sa filiale détenue à 91,33 %, La Société du pont de la rivière Ste Marie ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. L'exercice de sa filiale en propriété exclusive ainsi que de sa coentreprise se termine le 31 mars alors que celui de sa filiale, La Société du pont de la rivière Ste Marie, se termine le 31 décembre.

B. Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, les dépenses d'exploitation n'incluent pas l'amortissement, ni la variation de la provision pour avantages sociaux futurs, ni les gains ou pertes sur cession d'immobilisations corporelles.

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

Tout solde du crédit parlementaire auquel la filiale a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada. Tout crédit parlementaire perçu en sus des besoins est inscrit comme montant dû au Canada. La politique de la filiale à cet égard est de rembourser ce montant au cours de l'exercice suivant.

C. Immobilisations corporelles

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

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

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

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

Ponts	2 % – 7 %
Travaux de réfection	5 % – 10 %
Réparations importantes reportées	10 %
Véhicules, matériel et matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	3 % – 33 %
Bâtiments	2 % – 20 %

D. Constatation des revenus

Les revenus provenant de la perception des péages sont constatés au moment de la collecte des péages lorsque les véhicules franchissent les postes de péage.

Les revenus de baux et permis sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice conformément aux ententes de location.

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

Les revenus d'intérêts sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

E. Avantages sociaux futurs

Indemnités de départ

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

Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie Maritime, Ltée participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût

total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et de la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société. Les cotisations de la Société sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

F. Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers consolidés et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer relatives aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, de même que le passif lié aux avantages sociaux futurs et les éventualités. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations de façon significative.

(3) ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit dans le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Ces placements sont conservés jusqu'à échéance et le rendement global du portefeuille est de 2,89 % (2,24 % en 2005). Les termes à court terme sont en moyenne de 251 jours (233 jours en 2005). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

(en dollars)	2006	2005
Encaisse	8 731 981	9 309 295
Bons du Trésor	9 999 506	9 998 735
Certificats de dépôt	4 307 871	3 000 000
Obligations garanties	318 339	–
Total	23 357 697	22 308 030

(4) AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor. Le dû au coentrepreneur ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2006, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

(5) MONTANT À RECEVOIR DU CANADA À LONG TERME

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2005, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a remboursé au Trésor un montant de 2 625 809 \$ correspondant au crédit parlementaire qu'elle a encaissé au cours des demandes de crédit parlementaire de 2001 à 2003 et est relié à une retenue de garantie sur contrat qui ne sera payée qu'en octobre 2007 (voir note 8 ci-dessous).

Au moment du paiement de la retenue de garantie en 2007, la filiale fera une demande de fonds au Trésor. Cette demande n'affectera pas les budgets approuvés et les niveaux de référence pour l'exercice 2007-2008.

(6) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en dollars)	2006			2005
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
Terrains	4 234 734	–	4 234 734	4 572 750
Ponts et routes	291 114 628	135 978 487	155 136 141	147 742 931
Véhicules et matériel	7 047 511	4 780 176	2 267 335	2 622 559
Bâtiments	4 859 338	2 756 431	2 102 907	1 488 367
Réparations importantes reportées	1 109 142	1 030 777	78 365	94 959
Projets en voie de réalisation	4 331 672	–	4 331 672	8 599 286
Matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	58 245	34 666	23 579	40 912
	312 755 270	144 580 537	168 174 733	165 161 764

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

Les réparations importantes reportées 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.

(7) OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION

(en dollars)	2006
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	29 701
Versements exigibles à court terme	10 353
Versements exigibles à long terme	19 348
Paiements minimaux exigibles au cours des trois prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition échéant en 2009 et solde de l'obligation découlant de ce contrat de location :	
2007	11 514
2008	11 514
2009	8 669
	31 697
Intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles	1 996
Portion en capital des paiements minimaux exigibles	29 701

(8) RETENUE DE GARANTIE

La filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée retient provisoirement un montant sur le total des sommes dues à un entrepreneur en vue de garantir l'exécution, par ce dernier, de ses obligations portant sur la garantie de rectification et de correction des défauts, vices et malfaçons des travaux réalisés. La filiale versera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses de garantie du contrat) après l'expiration de la période de garantie en octobre 2007. La retenue des travaux de la phase 1 et 2 porte intérêt au taux de 2 % et de 2,73 % respectivement, payable annuellement à compter de décembre 2003. Les intérêts versés au cours de l'exercice se sont élevés à 57 668 \$ (57 761 \$ en 2005).

(9) AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

(en dollars)	2006	2005
Solde au début de l'exercice	128 191 957	125 444 016
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	6 901 323	6 145 320
Amortissement	(3 627 724)	(3 397 379)
Solde à la fin de l'exercice	131 465 556	128 191 957

(10) REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

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

(11) REMISES AU TRÉSOR

Tel qu'annoncé au plan d'entreprise 2005-2006 / 2009-2010 de la Société des ponts fédéraux Limitée, le produit de cession des immobilisations corporelles de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, a été versé au Trésor.

De plus, à la suite d'une modification quant à l'interprétation des remboursements auxquels elle est admissible, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a perçu les remboursements de la taxe sur les produits et services payée au cours d'exercice antérieurs, lesquels ont également été payés au Trésor.

(12) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS**A. Prestations de retraite**

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la coentreprise et tous les employés cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire moyen de fin de carrière. Les prestations sont pleinement indexées selon la hausse de l'indice des prix à la consommation. La Société des ponts fédéraux Limitée et tous ses employés admissibles participent à un régime à cotisations déterminées. Les cotisations de la Société et des employés à ces régimes au cours de l'exercice ce sont élevés à :

Cotisations (en dollars)	2006	2005
Société	614 335	440 097
Employés	256 637	206 522

B. Indemnités de départ

La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale, Les Pont Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et sa coentreprise versent des indemnités de départ à leurs employés fondées sur les années de service et le salaire en fin d'emploi et, pour la coentreprise, les jours de congé de maladie accumulés. Ce régime étant sans capitalisation, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

(en dollars)	2006	2005
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 209 859	1 057 240
Coût des services rendus au cours de l'exercice	206 446	212 993
Indemnités versées au cours de l'exercice	(20 563)	(60 374)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 395 742	1 209 859
Tranche à court terme incluse dans les créditeurs	(192 388)	(106 475)
Tranche à long terme	1 203 354	1 103 384

(13) VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT

(en dollars)	2006	2005
Diminution (augmentation) des débiteurs	386 944	(79 913)
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	254 019	(255 545)
Augmentation des intérêts courus à recevoir	(78 620)	(22 538)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	140 413	(166 095)
(Augmentation) diminution du montant à recevoir du Canada	(1 902 412)	1 869 072
Augmentation des créditeurs	592 582	14 810
Augmentation des revenus reportés	67 526	32 333
Variation nette	(539 548)	1 392 124

(14) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

à la valeur de la contrepartie établie par les apparentés. Au cours de l'exercice, la Société a recouvré certains coûts totalisant 299 000 \$ (293 000 \$ en 2005) auprès des apparentés. Au 31 mars, la Société a inscrit des débiteurs de 233 000 \$ (227 000 \$ en 2005) des apparentés.

De plus, au cours de l'exercice, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre des Pêches et des Océans ont transféré à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée des parcelles de terrain d'une superficie d'environ 34 000 mètres carrés pour une valeur de 1 \$, soit leur valeur comptable. Cette opération avait pour but de clarifier les titres de propriété et de permettre la vente subséquente d'un terrain incluant 650 mètres carrés de ces parcelles de terrain transférées.

(15) ENGAGEMENTS

A. Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser en vertu d'une entente conclue pour des services de police s'établit à 3,3 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2008 et est renouvelable à échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

B. Fournisseurs

La Société s'est engagée, principalement en vertu de travaux majeurs, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser une somme de 12 893 552 \$ d'ici 2012. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

(en dollars)	
2007	11 196 868
2008	481 312
2009	376 250
2010	376 250
2011	376 250
2012	86 622

(16) ÉVENTUALITÉS

A. Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers de la Société.

B. Sur le plan environnemental, la Société a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but d'évaluer leur état environnemental. Les terrains jugés contaminés feront l'objet d'études additionnelles au cours des prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou d'atténuation. Le dossier environnemental prioritaire pour la Société est celui de la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée qui détient des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal (secteur du Technoparc). Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La filiale, en collaboration avec Environnement Canada, a effectué entre 2003 et 2005 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines de ses terrains et une étude de faisabilité afin de déterminer les mesures d'atténuation requises. Les conclusions de cette étude ont été émises au cours de l'exercice 2005-2006. À la suite de ce rapport, la filiale a enregistré ses terrains du secteur Technoparc au répertoire des sites contaminés fédéraux du Secrétariat du Conseil du Trésor. Par ailleurs, compte tenu de la complexité du problème, de la présence de plusieurs propriétaires et de l'importance des coûts en jeu, le gouvernement fédéral souhaite trouver une solution globale au problème environnemental de ce site et, dans ce contexte, d'autres études sont présentement en cours. Le coût des mesures d'atténuation à mettre en place ne peut actuellement faire l'objet d'une estimation raisonnable et la responsabilité pour ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. La filiale soumettra éventuellement au Conseil du Trésor une demande de financement spécial pour la mise en place de ces mesures d'atténuation, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la Société.

Compte tenu que les besoins budgétaires ne sont pas connus, que la répartition des coûts entre les différents propriétaires ainsi que les sources de financement n'ont pas encore été déterminés, aucun montant n'a été inscrit aux états financiers.

(17) TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée doit exécuter des travaux majeurs sur le tablier du pont Honoré-Mercier. La filiale devra demander l'approbation du Secrétariat du Conseil du Trésor afin de lancer l'appel d'offres pour un projet qui s'échelonne sur quatre exercices financiers. Le début de la construction sur le pont est prévu en mars 2007, et les travaux se termineront en novembre 2009. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 85 millions de dollars.

(18) JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada, des créiteurs et de la tranche à court terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme.

La juste valeur de la tranche à long terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition et du montant dû au coentrepreneur ne diffère pas de façon importante de leur valeur aux livres.

Les justes valeurs du montant à recevoir du Canada à long terme et de la retenue de la garantie sont estimées à 2 461 665 \$ et 2 621 186 \$ (2 453 284 \$ et 2 612 261 \$ en 2005) respectivement. Compte tenu que ces montants sont à recevoir du gouvernement du Canada, les risques de crédit et de financement sont faibles. Le taux d'actualisation utilisé est 3,75 %.

À moins qu'il soit noté autrement, selon l'opinion de la direction, la société n'est pas exposée à des risques d'intérêt, de devise ou de crédit significatifs découlant de ces instruments financiers.

(19) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

A. Un permis a été octroyé à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour placer, maintenir et utiliser deux câbles pour signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la filiale peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la filiale devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire. À défaut de quoi, le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la filiale, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la filiale n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Comme la date de résiliation éventuelle du permis demeure indéterminée, aucun passif lié à la mise hors service de cette immobilisation n'a été constaté au 31 mars 2006.

B. La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La filiale n'a présentement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à la mise hors service de ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

(20) CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2005 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

Bureaux corporatifs

La Société des ponts fédéraux Limitée

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

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

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

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

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

The Thousand Islands Bridge Authority

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

La Société du pont de la rivière Ste Marie

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

