

# RAPPORT ANNUEL 2004 2005

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



La Société des ponts  
fédéraux Limitée



The Federal Bridge  
Corporation Limited

Canada

# TABLE DES MATIÈRES



Lettre au ministre	1	
Message du président	2	
Notre mandat	4	
Notre mission, notre vision, nos valeurs	6	
Examen opérationnel	7	
Rétrospective financière des cinq derniers exercices	9	
Partenariats	10	
Faits saillants	12	
Rendement de l'entreprise par rapport aux objectifs	15	
La Société des ponts fédéraux Limitée	16	
Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	17	
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	19	
Analyse et discussion de la direction	20	
L'avenir	24	
Ponts et infrastructures de transport	29	
Conseils d'administration, principaux dirigeants, comités et sommaires financiers des filiales	32	
États financiers consolidés au 31 mars	45	
Bureaux corporatifs	59	

- 1 Vue de La Ronde et du pont Jacques-Cartier
- 2 Préposé au poste de péage du pont international de la Voie maritime, à Cornwall
- 3 Le pont de la rivière Ste Marie
- 4 Le pont des Mille-Îles

## LETTRE AU MINISTRE

Ottawa, le 30 juin 2005

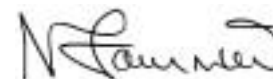
L'honorable  
Jean Lapierre, député, c.p.  
Ministre des Transports  
330, rue Sparks  
29<sup>e</sup> étage  
Tour C, Place de Ville  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre ci-après, en vertu des dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice se terminant le 31 mars 2005.

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

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



Michel Fournier  
*Président et premier dirigeant de la SPFL*

Canada

## MESSAGE DU PRÉSIDENT

EN 2004-2005, la SPFL et ses filiales ont poursuivi leur lancée afin d'atteindre les objectifs clés formulés dans notre plan directeur. La SPFL a activement soutenu Transports Canada dans la préparation d'un sommaire des approches actuelles et potentielles de la Société relatives au financement des ponts et à tous les ouvrages relevant du contrôle et de la responsabilité du ministre des Transports. Les questions stratégiques clés telles que celles des régimes de financement et de gouvernance des ponts et tunnels relevant de la responsabilité de Transports Canada et qui sont sa propriété sont plus que jamais au cœur de nos activités et de nos projets d'entreprise.

Les décisions que le gouvernement est appelé à prendre à ce sujet pourraient avoir un impact important sur l'avenir de la Société et sur les activités de ses filiales.

La sûreté et la sécurité des clients qui utilisent les structures gérées par la SPFL sont des priorités clés. Le comité de gestion des risques de la SPFL a identifié les principaux risques externes, environnementaux et physiques liés aux ouvrages; des plans de préparation sont périodiquement passés en revue et mis à jour par les entreprises exploitantes afin de garantir que les intérêts du Canada et de nos clients sont dûment protégés. L'équipement de sécurité et des améliorations relatives aux questions de sécurité font l'objet d'un examen constant.

En matière de ponts internationaux, les questions du volume de circulation et de la sécurité frontalière sont intimement reliées. 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. Une nouvelle route pour camions à Sault Ste. Marie, qui sera financée par les gouvernements du Canada, de l'Ontario et par la ville de Sault Ste. Marie, en Ontario, a été annoncée. Un nouveau système de perception des péages utilisant les écrans tactiles et la technologie des cartes intelligentes a été mis en place et, en 2005, un nouvel équipement et de nouvelles mesures de sécurité seront mis en œuvre au passage frontalier de Sault Ste. Marie.

Les câbles de fibre optique et les caméras à haute définition, jumelés à des moniteurs couleur, ont considérablement amélioré la sécurité des piétons et des véhicules sur le pont Jacques-Cartier, à Montréal. De même, une glissière de sécurité de huit kilomètres a été mise en place afin d'améliorer la sécurité des piétons sur le pont.

Compte tenu de la diversité des ouvrages relevant de la SPFL, l'impact environnemental relié aux structures existantes et nouvelles est toujours un facteur de première importance dont la Société doit tenir compte dans ses activités et sa planification. Les deux préoccupations les plus urgentes sont celles de l'évaluation de l'impact environnemental de la proposition de réparation du pont du chenal nord ou de construction d'un pont à travée basse pour relier Cornwall à l'île de Cornwall (CPIVM) ainsi que celle

du contrôle de la migration des eaux souterraines sur les propriétés situées sur l'ancien site d'enfouissement municipal à Montréal.

Un important projet d'investissement au pont Honoré-Mercier, à Montréal, est à une phase avancée de planification. La SPFL prévoit être en mesure de faire un appel d'offres relatif aux travaux de réfection du tablier du pont Honoré-Mercier en 2006.

Les stratégies relatives à la gestion de l'impact de l'augmentation de la circulation sur nos structures comprennent notamment l'étude d'autres itinéraires et d'autres types de transport. Forte de son savoir-faire dans le secteur du transport, la SPFL participe, avec plusieurs agences fédérales et provinciales, à des études portant sur un système de train léger destiné à remplacer la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, et sur le parachèvement de la voie de contournement de l'autoroute 30 autour de l'île de Montréal. Ces deux projets auront des répercussions positives sur les structures existantes gérées par la SPFL en allégeant la circulation.

Dans l'esprit du rapport d'examen spécial de la vérificatrice générale présenté au conseil d'administration en 2003, un plan d'action a été préparé en 2004 afin de donner suite aux recommandations de la vérificatrice générale. Ainsi, des comités « sectoriels » relevant directement du conseil d'administration ont été mis sur pied pour aider la SPFL à mieux se conformer aux exigences formulées. La majorité des recommandations ont maintenant été respectées, à la satisfaction du comité, et un suivi est en cours.

En 2004, dans une étude portant sur la gouvernance intitulée *Review of Corporate Governance Instruments*, une firme du secteur privé faisait valoir que la SPFL était sur la bonne voie et que les mesures mises en œuvre à ce jour ont significativement amélioré les pratiques de gouvernance de la Société. La firme a également identifié d'autres mesures analogues susceptibles d'améliorer davantage l'efficacité de la gouvernance de la SPFL. Le comité de gouvernance de la SPFL a été investi du mandat de surveiller la mise en application de ces mesures. La SPFL est également en voie de mettre au point un cadre de gouvernance explicite qui lui permettra 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.

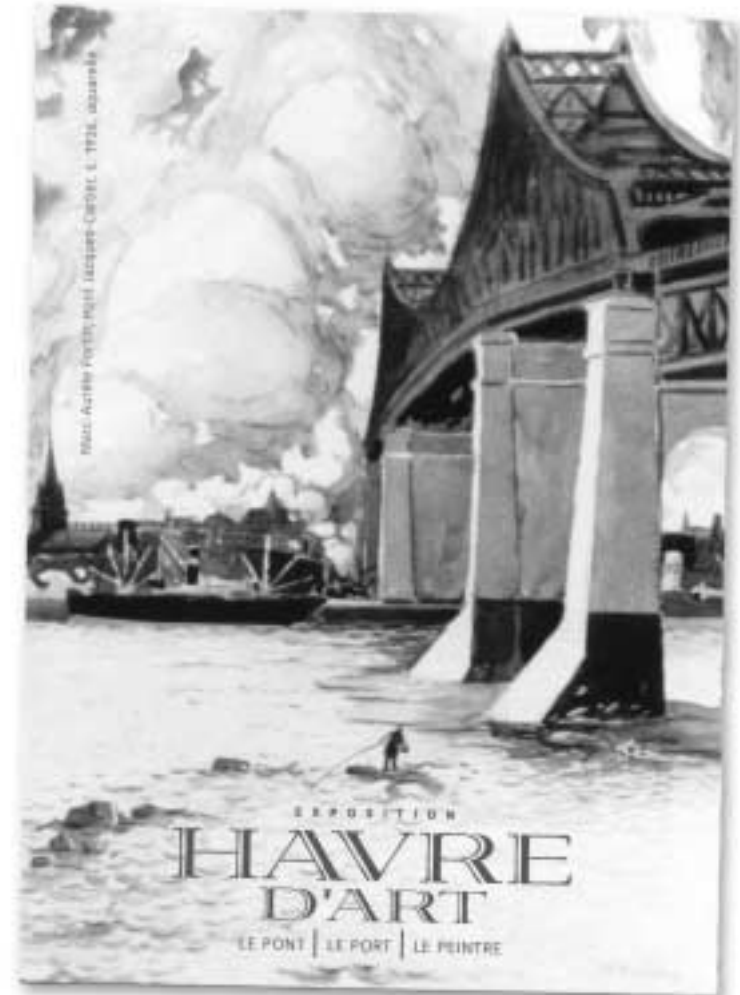
La SPFL a eu droit à la reconnaissance internationale pour la qualité de son travail, la mise en œuvre des meilleures pratiques en matière environnementale, et pour son savoir-faire. Nous entendons devenir un partenaire essentiel et à valeur ajoutée dans la gestion, la construction et l'exploitation de ponts et d'infrastructures routières au Canada.

Le rapport annuel 2004-2005 est imprimé au Canada sur papier recyclé.

Michel Fournier  
Président et premier dirigeant



Dans le cadre du 75<sup>e</sup> anniversaire du pont Jacques-Cartier, le Musée Marc-Aurèle Fortin présente, avec l'aide de la SPFL et de ses partenaires, une exposition d'œuvres d'art portant sur le pont et le port de Montréal.



## NOTRE MANDAT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été constituée en société en 1998. Elle a été chargée d'assumer les responsabilités de gestion des actifs non liés à la navigation de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. La SPFL est la société mère qui gère de nombreux ouvrages au Québec et en Ontario. La SPFL contrôle directement trois filiales : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) et la Société du pont de la rivière Ste Marie. 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 des 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 PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (PJCCI)** – PJCCI est principalement financée par des crédits alloués, ainsi que par l'entremise de revenus provenant d'autres sources, comme les baux et permis.

Les principales activités de cette société sont réparties dans deux domaines spécifiques, soient Ingénierie et construction, et Exploitation 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 concernant les composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, comme les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavages et peintures.

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

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

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

**LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPIVM)** – 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 propriétaires, à savoir la Société des ponts fédéraux Limitée et son partenaire américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

La CPIVM exploite et entretient un pont international à péage sur le couloir de l'autoroute 138 reliant Cornwall à l'autoroute 37 de l'État de New York. Cette traversée se compose de deux ponts à travée élevée qui enjambent les bras nord et sud du fleuve Saint-Laurent, ainsi que d'une route d'interconnexion sur l'île de Cornwall. La réserve d'Akwesasne est située sur cette île. 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.

1



1 Le pont international des Mille-Îles



EXPLOITATION	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	ÉTAT	GESTION
Grand Montréal	Pont Jacques-Cartier	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée <b>PJCCI</b>  <i>Loi canadienne sur les sociétés par actions</i> <b>ICSA</b>	<b>Filiale en propriété exclusive</b> 100 % des actions détenues par la SPFL	<b>PJCCI</b>
	Pont Champlain			
	Estacade du pont Champlain			
	Partie fédérale du pont Honoré-Mercier			
	Autoroute Bonaventure			
	Tunnel de Melocheville			
Cornwall	Pont international de la Voie maritime	Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée <b>CPIVM – ICSA</b>	<b>Filiale en propriété exclusive</b> 100 % des actions détenues par la SPFL	<b>CPIVM</b> (au nom de propriétaires canadiens et américains)
Sault Ste. Marie	Pont international de Sault Ste. Marie	La Société du pont de la rivière Ste Marie <b>SPRSM</b>  <b>Loi du parlement</b>	<b>Filiale de moins de 100 %</b> 91,3 % des actions détenues par la SPFL	<i>International Bridge Authority</i>
			Les autres actions sont détenues par les directeurs et par la Ville de Sault Ste. Marie	<i>Joint International Bridge Authority</i>
Mille-Îles	Pont international des Mille-Îles		<b>Pas une filiale</b> La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada  Entente d'exploitation avec la TIBA	<b>TIBA</b> (société américaine)  CONSEIL : 7 membres nommés par le <i>Jefferson County of Legislators</i> – 4 américains et 3 canadiens sur recommandation de la SPFL

# NOTRE MISSION, NOTRE VISION, NOS VALEURS

## NOTRE MISSION

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

## NOTRE VISION

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

La SPFL poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception qu'elle est un partenaire essentiel des 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.

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



1 Des bannières ont été installées sur le pont Jacques-Cartier pour son 75<sup>e</sup> anniversaire

2 Vue de la piste cyclable du pont Jacques-Cartier et de la nouvelle barrière anti-saut





EXAMEN OPÉRATIONNEL

CIRCULATION QUOTIDIENNE SUR LE PONT JACQUES-CARTIER

## EXAMEN OPÉRATIONNEL

LA Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales sont conjointement responsables de la gestion et de l'entretien de trois traversées internationales en Ontario et de cinq ouvrages de la région métropolitaine de Montréal. En 2004-2005, nous avons notamment entrepris des activités d'entretien majeur et périodique des ouvrages et mis en œuvre des initiatives d'amélioration de notre gestion et de notre planification. On enregistre chaque année plus de 143 millions\* de passages de véhicules dans la région métropolitaine de Montréal, de Sault Ste. Marie, de Cornwall et des Mille-Îles. Nos ponts internationaux sont essentiels à 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.

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

Nos activités comprennent l'entretien majeur et périodique des ouvrages, l'amélioration de notre gestion, ainsi qu'une vaste gamme de projets de planification. 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. La direction et le personnel de la Société aident la SPFL à s'acquitter de sa mission en fondant leurs décisions et leurs actions sur ses valeurs fondamentales : une bonne planification, l'établissement d'alliances stratégiques clé, des communications opportunes et efficaces, la satisfaction de la clientèle par l'efficacité, la sûreté et la sécurité et la mise en œuvre des meilleures pratiques en matière environnementale.

\* Voir le tableau et les sources à la page 11

### NOMBRE D'EMPLOYÉS PARTICIPANT À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION DES OUVRAGES RELEVANT DE LA SPFL

(au 31 mars 2005)

	SPFL OTTAWA	PJCCI LONGUEUIL	CPIVM CORNWALL	TIBA MILLE-ÎLES	JIBA SAULT STE. MARIE
Temps plein	11	44	21	43	34
Saisonnier <sup>1</sup>	1	2	14	29	12
Étudiants	1	2	7	s/o	1
ÉTP (contrats) <sup>2</sup>	1	245	2	11 <sup>3</sup>	s/o
ÉTP (projets spéciaux)	s/o	s/o	s/o	2	s/o

<sup>1</sup> Comprend les employés à temps partiel et les étudiants

<sup>2</sup> Équivalents temps plein pour les contrats du secteur privé

<sup>3</sup> Temps partiel

## RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(en milliers de dollars)

	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004	2004 2005
Revenus	10 299	12 091	13 219	13 075	12 538
Dépenses	38 497	41 857	33 805	46 309	41 386
Proportion des dépenses couvertes par les revenus	26,8 %	28,9 %	39,1 %	28,2 %	30,3 %
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 966	26 726	23 345	30 622	25 944
Acquisitions d'immobilisations	6 612	68 347	61 646	3 247	9 140
Amortissement des immobilisations	3 249	3 658	4 122	5 843	6 002

### ANALYSE DES REVENUS

Les principaux éléments de revenu sont les revenus des péages, ceux des panneaux publicitaires, les revenus des baux et permis et les revenus d'exploitation du pont international des Mille-Îles.

Les revenus provenant des péages ont augmenté de 3 % cette année comparativement à la même période l'année dernière. Cette augmentation est attribuable au gain sur la conversion en dollars canadiens. Les revenus de baux et permis ont suivi l'inflation. Suite à l'augmentation des dépenses d'exploitation, le revenu net du Pont des Mille-Îles a diminué de 19 % cette année. La diminution des revenus d'intérêts est causé par une diminution des taux et des fonds disponibles.

La SPFL compte faire en sorte que les revenus tirés de ses infrastructures soient optimisés.

Comme les ponts à péage doivent s'autofinancer, il est crucial que ces ponts génèrent des revenus suffisants pour couvrir tous leurs frais, incluant les dépenses en immobilisations. À cet égard, les éléments suivants mettent une pression importante sur la création des revenus :

- le fait que 66 % des usagers du pont international de la Voie maritime sont exonérés de péage, suite à une décision du gouvernement au moment de la construction du pont;
- l'augmentation des contrôles douaniers à la suite des événements du 11 septembre 2001;

- 95 % de l'achalandage du pont de Sault Ste. Marie n'est pas commercial, mais consiste plutôt en déplacements non obligatoires, ce qui se traduit par une élasticité de prix importante.

Le pont international de Sault Ste. Marie a connu une baisse de circulation au cours des dernières années. La circulation commerciale reste passablement stable, mais elle ne représente que 5 % de l'ensemble de la circulation. Des scénarios sont en cours d'élaboration pour définir les ajustements de péage ou les reports de projets d'immobilisations nécessaires pour assurer l'autosuffisance.

## EXAMEN OPÉRATIONNEL

### PARTENARIATS

La SPFL a établi un solide réseau de partenariats avec d'autres instances du gouvernement fédéral et avec divers intervenants américains (*Michigan Department of Transportation, State Legislature, New York State Department of Transportation, etc.*). À cause de la nature des ouvrages qui relèvent de sa compétence, elle a également établi des partenariats avec d'autres types d'intervenants. À titre d'exemple, elle a fondé des relations fructueuses avec d'autres intervenants critiques telles les autorités provinciales, municipales et autochtones.

**LONGUEUIL** – La SPFL collabore avec la ville de Montréal et les ministères fédéral et provincial de l'Environnement en vue de trouver des solutions aux problèmes environnementaux relatifs aux terrains situés sur l'ancien site d'enfouissement municipal à Montréal.

La SPFL collabore avec le ministère des Transports du Québec et le conseil des Mohawks de Kahnawake afin de garantir que les travaux du projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier soient coordonnés efficacement et qu'on tienne compte de facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans leur planification.

La SPFL participe à des discussions avec les autorités provinciales et fédérales responsables du parachèvement de l'autoroute 30 à Montréal.

La SPFL est représentée dans un comité directeur conjoint composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial pour étudier la faisabilité d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain dans la région métropolitaine de Montréal.

La SPFL a une entente à long terme avec la Sûreté du Québec (SQ) relative à la surveillance de son réseau routier de Montréal. La SQ est également responsable de la gestion des caméras de surveillance et fournit au public de l'information en temps réel, en utilisant les panneaux de messages variables de la SPFL.

La SPFL et la PJCCI ont formé une table ronde de partenaires dont Postes Canada, Célébrations Canada et le Musée Marc-Aurèle Fortin en vue de superviser une série de projets destinés à marquer le 75<sup>e</sup> anniversaire du pont Jacques-Cartier en 2005.

La SPFL collabore avec la Société du Havre de Montréal, dont le mandat est de soumettre un plan de développement stratégique relatif aux terrains de la zone du port de Montréal, dont un volet doit porter sur l'amélioration de l'accès du public au fleuve Saint-Laurent.

**CORNWALL, MILLE-ÎLES ET SAULT STE. MARIE** – À Cornwall, la CPIVM a formé un comité de gestion (un sous-comité du conseil d'administration, composé de représentants canadiens et américains de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation) dont le rôle est d'aider La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée à s'acquitter de son mandat.

Une étude binationale à laquelle participent le *New York State Department of Transportation*, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario, la SPFL, la TIBA et la CPIVM évalue les exigences à court et long terme pour le pont international des Mille-Îles et le pont international de la Voie maritime. Cette étude comprend une prévision de la demande en matière de circulation et une évaluation des améliorations des infrastructures et opérationnelles requises pour répondre à la demande prévue. Le rapport examine les options d'amélioration à court et à long terme, qui seront directement intégrées au processus de planification à chacune des traversées.

Tel que recommandé dans le rapport d'examen spécial de la vérificatrice générale du Canada, la SPFL a mis sur pied un comité spécial chargé de surveiller de plus près les activités de la TIBA ayant trait à la partie canadienne du pont international des Mille-Îles. Les trois administrateurs canadiens de la TIBA, ainsi que des représentants de la SPFL, siègent à ce comité.

Au pont international des Mille-Îles, la SPFL et la TIBA ont collaboré avec un représentant de l'ASFC et du BCP afin d'évaluer les avantages susceptibles de découler de la création d'installations conjointes du Canada et des États-Unis du côté américain de la frontière. Le pont international des Mille-Îles a été sélectionné à titre de candidat principal aux fins du deuxième projet pilote d'installations communes. Le pont Peace Bridge a été sélectionné pour le premier projet pilote et est aux premières étapes de sa mise en œuvre.

Également au pont international des Mille-Îles, la planification de la mise en œuvre d'une stratégie de corridor commercial a été parachevée. La planification visait plusieurs ouvrages et sera connue sous le nom de « Corridor des capitales » reliant les capitales des deux nations.

À Sault Ste. Marie, on a annoncé une nouvelle route d'accès commercial au pont international. Le financement de ce projet de 17 millions de dollars provient des gouvernements fédéral, provincial et municipal. Cette route sera entièrement intégrée aux nouvelles installations douanières qui sont à l'étape de la planification de base.

L'entente intergouvernementale qui a été ratifiée par le *Michigan Department of Transportation* (MDOT) et la Société du pont de la rivière Ste Marie est sous examen par TC, la SPFL et le MDOT afin d'apporter des solutions aux problèmes qui ont été identifiés au cours des trois dernières années.

En leur qualité d'intervenants essentiels dans la gestion du pont, la SPFL et ses filiales veillent constamment à maintenir les partenariats existants et sont à l'affût des nouvelles occasions de collaboration.

**PASSAGES DE VÉHICULES**

	2004-2005
Pont Champlain	56 000 000 <sup>1</sup>
Autoroute Bonaventure	15 968 000 <sup>3</sup>
Pont Jacques-Cartier	34 000 000 <sup>1</sup>
Tunnel de Melocheville	4 386 000 <sup>2</sup>
Pont Honoré-Mercier	28 343 000 <sup>2</sup>
Pont international de la Voie maritime	2 542 531 <sup>4</sup>
Pont international des Mille-Îles	2 114 193 <sup>5</sup>
Pont international de Sault Ste. Marie	1 863 476 <sup>6</sup>
<b>Total</b>	<b>145 217 200</b>

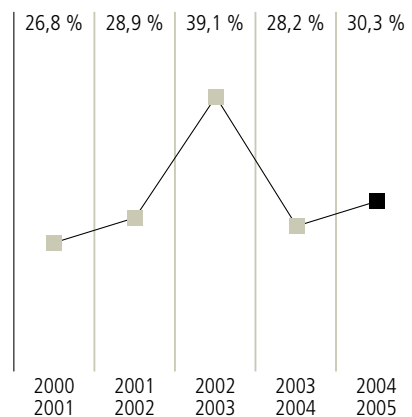
- <sup>1</sup> Comptages véhiculaires 2004 et Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales : transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc, Août 2000
- <sup>2</sup> Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales : transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc, Août 2000
- <sup>3</sup> Estimation basée sur la circulation sur le pont Champlain
- <sup>4</sup> Comptages véhiculaires – La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
- <sup>5</sup> Comptages véhiculaires – *Thousand Islands Bridge Authority*
- <sup>6</sup> Rapport final de vérification du pont international, – *Joint International Bridge Authority* – États financiers de base

## EXAMEN OPÉRATIONNEL

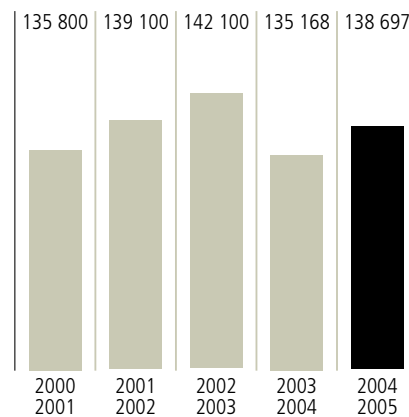
## FAITS SAILLANTS

Les ouvrages relevant de la SPFL jouent un rôle décisif dans l'économie régionale et provinciale, ainsi qu'en matière de commerce international. Ensemble, ils ont traité plus de 145 millions de passages de véhicules en 2004-2005.

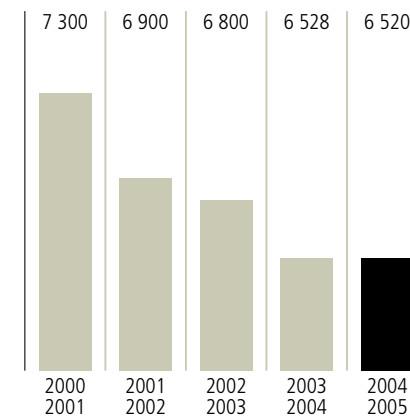
PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES  
(en pourcentage)



NOMBRE DE PASSAGES OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL <sup>1</sup>  
(en milliers)



NOMBRE DE PASSAGES PONTS INTERNATIONAUX <sup>2</sup>  
(en milliers)



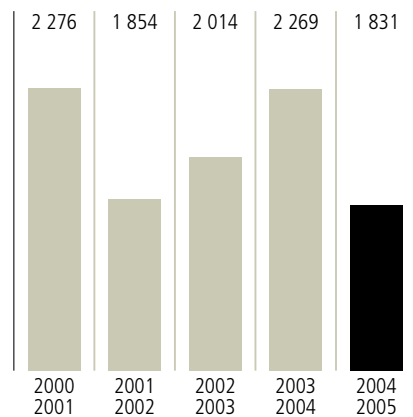
<sup>1</sup> Comptages véhiculaires 2004 et

Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales: transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc, Août 2000

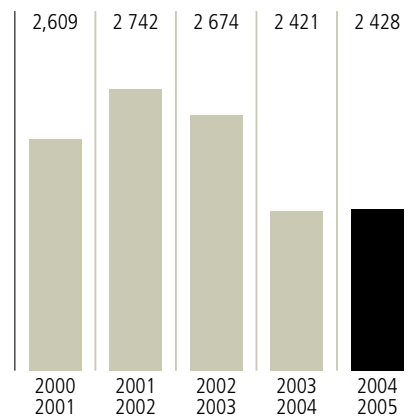
<sup>2</sup> Sources :

- Comptages véhiculaires, *Thousand Islands Bridge Authority*
- Comptages véhiculaires – La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, *Joint International Bridge Authority*
- Rapport final de vérification du pont international, – *Joint International Bridge Authority* – États financiers de base

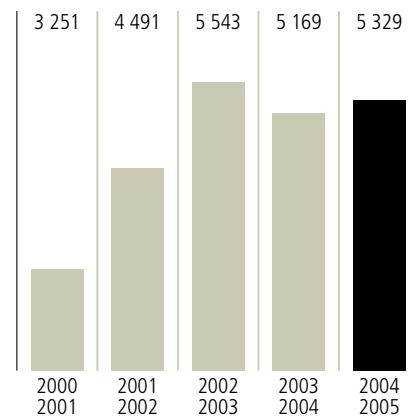
REVENUS D'EXPLOITATION TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES  
(en milliers de dollars)



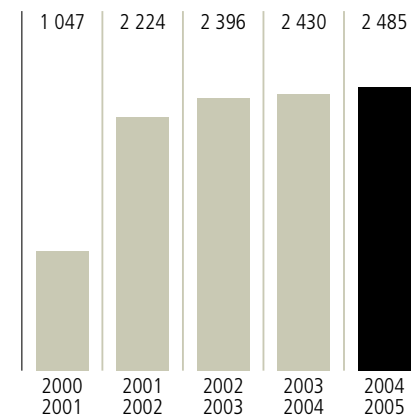
BAUX ET PERMIS  
(en milliers de dollars)



PÉAGE  
(en milliers de dollars)



PANNEAUX PUBLICITAIRES  
(en milliers de dollars)



Les revenus des péages ont augmentés de 3 % comparativement à l'an passé. Cette augmentation est attribuable au gain sur la conversion en dollars canadiens. Néanmoins, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté Mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péage.

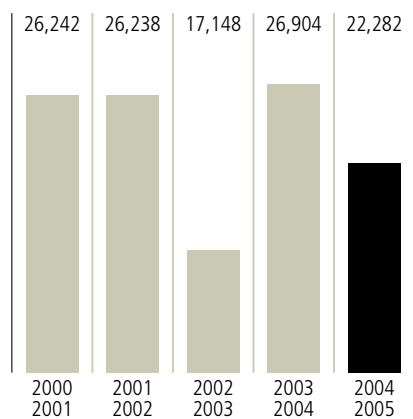
Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être l'une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,5 millions de dollars pour cette année représente presque 20 % de l'ensemble des revenus.

## EXAMEN OPÉRATIONNEL

## FAITS SAILLANTS (SUITE)

## ENTRETIEN

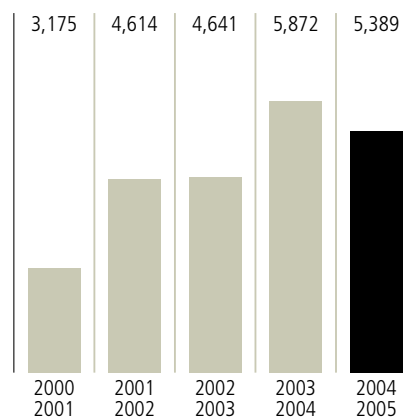
(en milliers de dollars)



Les dépenses d'entretien ont connu une diminution de 4,6 millions 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 4,3 millions de dollars. 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

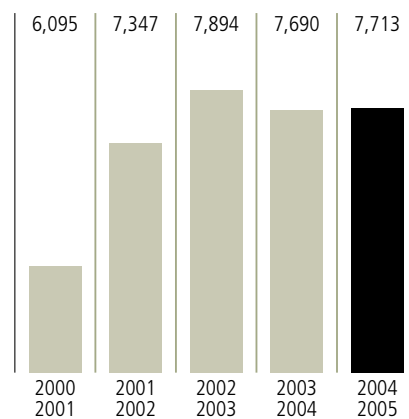
(en milliers de dollars)



Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À Montréal, un contrat annuel de l'ordre de 3,1 millions de dollars a été conclu avec la Sûreté du Québec pour la surveillance des ponts.

## FRAIS D'ADMINISTRATION

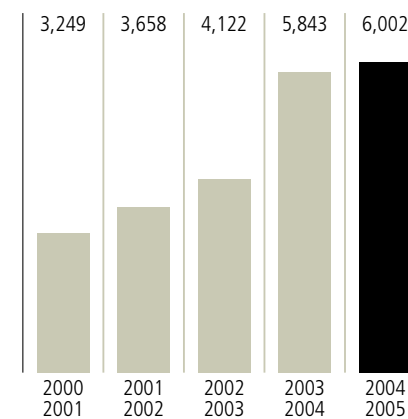
(en milliers de dollars)



Les frais d'administration se sont stabilisés depuis l'intégration de la dernière filiale en octobre 2000. La SPFL compte continuer à faire en sorte que ses frais généraux soient contrôlés.

## AMORTISSEMENT

(en milliers de dollars)



L'augmentation minimale des coûts d'amortissement est attribuable aux acquisitions normales et nécessaires afin de maintenir nos structures en bonne condition.





RENDEMENT DE L'ENTREPRISE PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

LE CÔTÉ EST DU PONT CHAMPLAIN, À MONTRÉAL

## RENDEMENT DE L'ENTREPRISE PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

À titre de société d'État, la Société des ponts fédéraux doit se conformer à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et aux directives du secrétariat du Conseil du Trésor dans la préparation de ses plans directeurs et de ses rapports annuels intégrés. Les objectifs identifiés dans le plan directeur de 2004-2005 de la SPFL (et de ses filiales) et les résultats sont résumés ci-dessous :

**POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES ASPECTS LIÉS À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION DE LA SPFL ET DE SES FILIALES** – Des progrès notables ayant été accomplis dans ce secteur au cours des dernières années, la SPFL a démontré son engagement à poursuivre les améliorations dans sa gestion et dans ses activités.

La SPFL est en train de mettre au point un modèle d'entreprise, dans l'ensemble de la Société, afin de renforcer le soutien, les fonctions et les processus internes.

En 2004, dans une étude sur la gouvernance intitulée *Review of Corporate Governance Instruments*, une firme du secteur privé a noté que la SPFL était sur la bonne voie et que les initiatives entreprises à ce jour ont significativement amélioré les pratiques de gouvernance de la Société. La firme a également identifié d'autres mesures similaires pour améliorer l'efficacité de la gouvernance de la SPFL.

Le comité de gouvernance de la SPFL a été investi du mandat de surveiller la mise en œuvre de ces mesures. La SPFL est également en train de mettre au point un cadre de gouvernance explicite afin de renforcer les relations entre la SPFL et ses filiales.

Une politique relative à la gestion du rendement a été mise au point par le service des Ressources humaines en 2004. Ce projet sera bientôt approuvé et mis en œuvre par le conseil d'administration. Cette politique s'applique à tous les employés de la SPFL et relie clairement les objectifs de rendement des employés aux objectifs d'entreprise et aux plans d'affaires.

La SPFL travaille en étroite collaboration avec Transports Canada afin de répondre rapidement et efficacement aux demandes du gouvernement relatives aux questions financières et de gouvernance.

Par sa représentation aux divers conseils, la SPFL s'assure que les mesures appropriées sont prises relativement à toutes les activités de gestion et d'exploitation, de manière à ce que les intérêts du gouvernement du Canada soient adéquatement protégés.

### **TRAITEMENT DES QUESTIONS FINANCIÈRES EN SUSPENS** –

Dans le cadre des prévisions financières, divers problèmes ont été identifiés quant à la conformité aux exigences liées au financement des projets d'investissement à la CPIVM et à la SSM selon les modalités d'exploitation actuelles

La SPFL, de pair avec TC, a retenu les services de KPMG afin d'identifier les options qui s'offrent pour l'avenir et de préparer des recommandations quant aux modes de fonctionnement futurs de la CPIVM et de la SSM. L'étude porte notamment sur les tarifs de péage, les occasions de revenus, les réductions de coûts et les changements de politiques. Ces études sont terminées et ont été déposées auprès de la SPFL et de TC pour étude future.

**MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX PROJETS LIÉS À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ** – Une évaluation à long terme de la sécurité du pont international de Sault Ste. Marie a été menée en 2002 par l'équipe de direction qui est responsable des intérêts de la SPFL dans le pont de Sault Ste. Marie. De cette évaluation résulteront en 2005 l'installation d'équipement de sécurité et diverses améliorations en vue de traiter des problèmes susceptibles de compromettre la sécurité nationale.

Des caméras de surveillance vidéo ont été installées afin de protéger davantage les éléments vulnérables du chenal sud du pont international de la Voie maritime.

**MISE EN ŒUVRE UNIFORME DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE** – Un comité de la SPFL se réunit trimestriellement afin de veiller à la mise en œuvre de sa politique en matière d'environnement.

La SPFL a produit un registre de tous les sites contaminés sur ses terrains, y compris ceux de ses filiales et les terrains canadiens gérés par les sociétés partenaires, telles la TIBA et la SSM.

Le comité traite une grande diversité de questions telles que les vérifications environnementales, la gestion environnementale de l'épandage de sel, des installations du traitement des eaux usées et bassins de rétention ainsi que des systèmes d'entreposage des produits pétroliers.

La CPIVM a terminé l'évaluation environnementale relative à la réparation de la travée supérieure du chenal nord du pont ou à la construction d'un nouveau pont à travée basse à titre de solution de rechange.

**MEILLEURE EXPLOITATION DES OCCASIONS D'EXPANSION DES ACTIVITÉS DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION** – La SPFL explore présentement diverses occasions d'augmenter sa part de marché ainsi que les revenus de ses installations existantes et d'assumer des responsabilités pour d'autres infrastructures fédérales.

La SPFL participe à des discussions relatives à la création d'une stratégie de corridor commercial qui serait mise en œuvre entre Ottawa et Washington.

La SPFL a maintenu son soutien au processus d'évaluation de la faisabilité d'un système de train léger à Montréal.

**ÉRECTION DES GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ AU PONT JACQUES-CARTIER COMME MOYEN DE DISSUASION DES TENTATIVES DE SUICIDE** – L'érection d'une glissière de sécurité de quelque huit kilomètres sur le pont a été terminée en 2004-2005. Cette solution s'est avérée efficace en terme de coûts puisqu'elle représente des économies de plusieurs millions de dollars par rapport à l'installation d'une nouvelle barrière de prévention des suicides

**REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER** – Les études de faisabilité du projet sont terminées. La planification de l'ingénierie et du projet a été mise en branle. La PJCCI prévoit entreprendre les travaux en 2007 et 2008.

**AMÉLIORATION DU SERVICE AUX UTILISATEURS DES STRUCTURES EN MINIMISANT LES INTERRUPTIONS DE LA CIRCULATION RÉSULTANT DES ACTIVITÉS D'ENTRETIEN MAJEUR ET PÉRIODIQUE** – L'installation de la clôture de prévention des suicides (glissière) a réduit le nombre de fermetures du pont Jacques-Cartier résultant de tentatives de suicide. La plupart de ces fermetures ont un impact négatif mesurable sur tous les ponts et le tunnel reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud.

Priorité est accordée aux intérêts des utilisateurs dans le processus de planification et de mise en œuvre des projets.



## PJCCI RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

L'équipement du système intelligent de transport est en place afin d'offrir des messages en temps réel reliés à la congestion, à la construction et à la sûreté.

Planifier et coordonner les travaux d'entretien importants et de routine en respectant les contraintes de débit de la circulation et optimiser les mesures prises pour minimiser l'impact sur le débit de la circulation.

Entretien les structures de PJCCI conformément aux normes reconnues, en respectant un niveau de sûreté élevé.

**BÂTIR LA NOTORIÉTÉ DE PJCCI** – Des activités de communications suivies ont été organisées afin de garantir la visibilité de la Société et de préparer le 75<sup>e</sup> anniversaire du pont Jacques-Cartier.

1 Buste de Jacques Cartier situé sur le pont et remis par la France en 1934, pour souligner le 400<sup>e</sup> anniversaire de la découverte du Canada par l'explorateur

## PJCCI RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS (SUITE)

Le personnel de PJCCI comprend des participants actifs à de nombreux comités et organismes d'affaires, professionnels, publics et privés (*Réseau Informations Circulation* à Montréal, la Société canadienne de génie civil, etc.) reliés directement à la nature de ses activités.

Au cours des deux ou trois dernières années, PJCCI s'est bâti une solide réputation dans les médias locaux, provinciaux et nationaux. Les projets d'entretien majeurs, tel le futur remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, à Montréal, tireront profit de cette relation.

PJCCI et la SPFL participent à l'organisation de la *Conférence internationale sur les ponts à courte et moyenne portée* de 2006 qui doit avoir lieu à Montréal en août 2006, en collaboration avec la Société canadienne de génie civil (SCGC). Site internet : « [www.bridgeconference2006.com](http://www.bridgeconference2006.com) ».

Des interactions de communications proactives suivies avec le public et les médias jouent un rôle clé dans la clarification de préoccupations liées à l'identité d'entreprise de PJCCI soulevées dans le plan directeur de 2004-2005.

**AMÉLIORATIONS CONTINUES À LA PRODUCTIVITÉ À PJCCI** – PJCCI voit à offrir des services de ressources humaines appropriés et efficaces.

La structure organisationnelle du service Ingénierie et construction a été modifiée de manière à réintégrer la fonction de gestion de la construction. Cette mesure permet au personnel de PJCCI d'avoir un meilleur contrôle des projets et de garantir une meilleure rétention du savoir-faire acquis dans la gestion de la construction, les ressources humaines et l'amélioration de l'efficacité de la gestion des projets.

Une nouvelle convention collective de trois ans a été signée avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP). Les appels d'offres doivent avoir lieu au cours des mois d'hiver, au moment où la construction de ponts et de routes est au ralenti, ce qui offre un meilleur environnement concurrentiel.

L'émission des appels d'offres est gérée de manière à en garantir une diffusion rapide et à permettre à la Société de tirer parti des meilleurs prix dans le secteur concurrentiel de la construction.

**ENVIRONNEMENT** – PJCCI a entrepris une étude de faisabilité afin de trouver des solutions efficaces en terme de coûts pour contenir le mouvement des eaux souterraines contaminées des terrains situés sur un ancien site d'enfouissement, le long de l'autoroute Bonaventure, à Montréal.



1 Ouvriers travaillant en hauteur sur le pont Jacques-Cartier

2 Trois photographies d'ouvriers au travail sur le pont Champlain

3 Sablage au jet sur le pont Champlain

## CPIVM RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

**AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE** – En vertu des directives du Conseil du Trésor, tout pont international à péage doit être autosuffisant.

À cause d'un déséquilibre entre les investissements d'infrastructures requis et la capacité de la Société de produire des revenus (les passages gratuits vers la communauté Mohawk représentent 66 % des passages sur le pont), Transports Canada et la Société des ponts fédéraux ont commandé une étude à KPMG afin d'analyser la situation et de formuler des recommandations.

La direction de la CPIVM a passé en revue l'étude portant sur l'autosuffisance et est en général d'accord avec ses recommandations.

**GESTION DU RISQUE** – Un comité de gestion du risque a été formé, les risques ont été identifiés et des stratégies de gestion ont été mises au point. Les trois principaux secteurs à risque sont :

- Les responsabilités encourues pendant les travaux exécutés pour des tiers – les modalités des contrats ont été revues et afin de prévoir une indemnisation en cas de responsabilité.
- Santé et sécurité des employés – un manuel sur la santé et la sécurité au travail a été préparé.
- Perte de revenus – le processus de vérification a été revu.

**SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE** – Les clients sont clairement segmentés et reçoivent des services et qualité ainsi que de la valeur.

**PROCESSUS** – La CPIVM est structurée et administrée conformément à ses processus principaux.

**RESSOURCES HUMAINES** – La petite taille de la Corporation et ses revenus modestes imposent à la direction d'importantes contraintes liées à l'exploitation. La CPIVM a su s'y adapter en exerçant une

exploitation épurée et efficace, comme en font foi les comparaisons d'étalonnage avec les autres exploitants de traversées dans un rapport de KPMG (la perception des péages et les coûts d'entretien sont les plus bas par rapport aux autres traversées internationales alors que les frais d'administration sont en deuxième place parmi les plus bas).

La CPIVM est privilégiée de recevoir des services et le soutien de la SPFL. À titre d'exemple, des économies importantes ont été réalisées grâce à la mise en commun des assurances et des avantages sociaux. L'utilisation de la sous-traitance des services d'électricité, de comptabilité, ainsi que de soutien en matière de santé et de sécurité au travail est un autre exemple de stratégie avantageuse.

La réorganisation de la Corporation a été parachevée par la fusion des postes de direction en exploitation, en finances et en administration. Il a été ainsi possible de simplifier les communications et la coordination des fonctions administratives.



ANALYSE ET DISCUSSION DE LA DIRECTION FACTEURS ET DÉFIS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES OPÉRATIONS



ENTRÉE DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

## 1. CONDITIONS ÉCONOMIQUES

**ENTREPRISE** – 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.

**OUVRAGES AU PAYS** – Plusieurs facteurs économiques contribuent à poser des défis importants à la SPFL en matière d'exploitation. L'impact du libre-échange sur les conditions de la circulation sur les ponts de Montréal en est un exemple éloquent. À elle seule, entre 1993 et 2002, l'affluence de camions reliée au commerce international a doublé sur le pont Champlain, à la suite de l'ALENA, et a atteint plus de 4,5 millions de camions en 2003.

**Coûts de construction** – PJCCI prévoit des augmentations constantes des coûts au-delà du taux d'inflation annuel, à cause de la demande élevée de main-d'œuvre et des matériaux de construction dans la région de Montréal. La concurrence de la demande en matière de fournisseurs demeure intense et influencera les prix des soumissions.

**Viellissement des structures et augmentation des activités à PJCCI** – La plupart des structures de ponts et routières de la région de Montréal ont près de 45 ans, à l'exception du pont Jacques-Cartier, qui a 75 ans. Les structures vieillissantes continuent de se dégrader à un rythme accéléré à cause du volume de la circulation lourde, notamment des camions, et de l'effet de corrosion du sel de voirie. En outre, l'importance que PJCCI attribue à la qualité du service à ses utilisateurs, de pair avec les nouveaux défis liés aux projets de réfection de tabliers, et aux mesures de contrôle environnemental, exige que PJCCI maintienne une main-d'œuvre compétente.

**STRUCTURES INTERNATIONALES** – Un des principaux facteurs déterminants du volume de la circulation de camions aux frontières Canada – États-Unis est la valeur du commerce entre les deux pays. Les exportations du Canada vers les États-Unis sont passées de 270 milliards de dollars en 1998 à 345 milliards de dollars en 2002, ce qui représente 87 % des exportations totales du Canada. Toutefois, il faut noter que la répartition des exportations a changé significativement. Au cours des cinq dernières années, les exportations de l'Ontario vers l'État de New York ont décliné de 34 % alors que les exportations vers la Californie ont augmenté de 41 %. Le ralentissement économique de l'État de New York, jumelé à la redistribution du commerce entre l'Ontario et les États-Unis, a affecté la circulation des camions sur les ponts internationaux de la SPFL.

En outre, les délais causés par une vérification plus intense par les représentants des douanes et de l'immigration sur les ponts internationaux ont affecté les voyages discrétionnaires pour fins de tourisme, de magasinage et autres activités. Au cours de la dernière année, la circulation au pont international de Sault Ste. Marie a décliné de plus de 10 %, et de 5 % au pont international des Mille-Îles. Seul le pont international de la Voie maritime a connu une augmentation de la circulation, de 2 %, mais cette augmentation a résulté d'une croissance du nombre des groupes autochtones qui ont droit au passage gratuit.

Concurremment, l'augmentation des prix des produits pétroliers et d'autres défis reliés aux ouvrages font en sorte qu'il est encore plus important de garantir une circulation fluide et constante sur les grands ponts.

## ANALYSE ET DISCUSSION DE LA DIRECTION

### 2. FACTEURS LIÉS À LA SÉCURITÉ

À la lumière des événements des dernières années et de l'accent beaucoup plus important mis sur la sécurité, particulièrement aux traversées internationales, tous les ponts et ouvrages connexes ont dû améliorer les mesures de sécurité, ainsi que la surveillance et la reddition de comptes. Pour la SPFL, la sûreté et la sécurité des personnes qui utilisent ses structures sont des priorités clés. Le comité de gestion des risques de la Société a identifié les principaux risques reliés à l'exploitation de ses ouvrages (c'est-à-dire : terrorisme et prestation des ressources financières nécessaires pour répondre aux besoins à moyen et à long terme liés à l'entretien et à l'exploitation). Les plans de préparation aux situations d'urgence sont passés en revue et mis à jour régulièrement par les filiales.

Par sa représentation aux conseils de ses filiales, la SPFL s'assure que les mesures appropriées sont prises en matière d'évaluation des risques, de terrorisme et de questions environnementales afin que les intérêts du Canada soient adéquatement protégés.

La direction de la CPIVM tente sans répit d'inciter les organismes chargés de faire respecter la loi à réduire le nombre de cas de refus de payer et de passage sans laissez-passer au poste de péage.

### 3. FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

**ENTREPRISE** – Compte tenu de l'importance des éléments d'actif relevant de la SPFL, l'impact environnemental relié aux structures existantes et nouvelles est toujours un facteur important dans les activités et la planification de la Société.

Pour résoudre les problèmes liés à l'environnement, la SPFL a formé un comité qui se réunit trimestriellement afin de garantir que sa politique environnementale est respectée. La Société a produit un registre des sites contaminés sur tous ses terrains, y compris ceux de ses filiales et les terrains canadiens gérés par les sociétés partenaires, telles la TIBA et la SSM.

Le comité a étudié toutes les lois fédérales en matière d'environnement et concentrera maintenant ses efforts sur la mise en œuvre des règlements fédéraux en matière d'environnement.

**OUVRAGES AU PAYS** – Le problème le plus urgent auquel PJCCI doit faire face se rapporte à ses terrains situés à Montréal, sur un ancien site d'enfouissement. En 2004-2005, PJCCI a entrepris, en collaboration avec Environnement Canada, des enquêtes et des analyses plus approfondies de la toxicité des eaux souterraines des terrains gérés par PJCCI depuis 1978, adjacents au fleuve Saint-Laurent et situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement exploité

par la ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à divers propriétaires, y compris la ville de Montréal, le gouvernement du Québec et le CN. Les résultats de l'enquête environnementale préliminaire entreprise par PJCCI concluent à la toxicité potentielle des eaux souterraines pour les espèces aquatiques analysées, eaux qui se déversent dans le fleuve Saint-Laurent.

Un problème troublant est celui de la résurgence d'hydrocarbures visibles dans le fleuve Saint-Laurent, près de l'autoroute Bonaventure. En collaboration avec Environnement Canada, Environnement Québec et la ville de Montréal, PJCCI a entrepris une étude de faisabilité relative à des méthodes destinées à contenir les eaux souterraines provenant du site d'enfouissement.

**STRUCTURES INTERNATIONALES** – La SPFL gère les risques relatifs à la détérioration du chenal nord du pont international de la Voie maritime à Cornwall, en inspectant rigoureusement le dessous du pont, chaque année, afin d'en retirer tout béton lâche ou effrité et en effectuant des réparations localisées sur la surface supérieure. En 2004, plusieurs sections d'essai de treillis ont été installées afin de recueillir tout béton se détachant du dessous du tablier.



La Société des ponts fédéraux a financé l'évaluation environnementale (ÉE) pour la réparation ou le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall. L'exécution du processus d'ÉE a exigé plus de deux ans conformément aux exigences fédérales, provinciales et des Mohawks. L'ÉE recommande la construction d'un nouveau pont à travée basse.

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

#### 4. EXIGENCES GOUVERNEMENTALES

**ENTREPRISE** – 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.

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.

À SSM, le plan directeur du poste de péage des douanes canadiennes est en cours d'élaboration et sa mise en œuvre doit avoir lieu au mois d'octobre 2009.

La CPIVM a reçu un énoncé des besoins de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Son rôle est maintenant de traduire l'énoncé des besoins en un concept de design.

De façon similaire, à la TIBA, l'énoncé des besoins a été reçu, mais les besoins futurs seront intégrés à la proposition d'installations douanières Canada – États-Unis communes qui est présentement à l'étude.

Aux trois emplacements, le financement des installations de l'Agence des services frontaliers du Canada constituera pour la SPFL un défi important à relever. À SSM, la situation est aggravée par l'entente intergouvernementale MDOT-Canada courante qui exige qu'un paiement partiel soit fait au MDOT, doublant ainsi le coût des installations de l'ASFC. Cette exigence est présentement à l'étude par TC, la SPFL et le MDOT.

Ces questions et bien d'autres entrent en ligne de compte dans les activités de la SPFL et représentent autant d'occasions de prévoir des projets d'expansion des activités de la Société.

Au cours de la dernière année, la SPFL a été invitée à jouer un rôle à titre d'un des trois représentants fédéraux du comité directeur qui gère l'expansion de l'autoroute 30 autour de Montréal. Le rôle joué par ce comité en est un de consultation et de valeur ajoutée.

L'AVENIR

LE PONT HONORÉ-MERCIER



**REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER À MONTRÉAL** – PJCCI demandera au Conseil du Trésor d'approuver le projet de remplacement du tablier de béton détérioré du pont Honoré-Mercier qui enjambe le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent, reliant la communauté de la Rive-Sud et de Kahnawake à l'île de Montréal.

La section de 1,4 km de propriété fédérale du pont a été construite en 1959 par l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) et entretenue par celle-ci jusqu'en 1998, lorsque la gestion du pont a été transférée à PJCCI.

L'expérience acquise dans le cadre du remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier sera utile dans la planification et l'exécution de cet important projet. À l'heure actuelle, PJCCI prévoit une solution hybride de béton coulé sur place pour les trois bretelles d'accès et de panneaux de tablier en béton haute-performance préfabriqué sur le reste du pont. Cette

dernière approche fait appel à une technologie qui a été utilisée avec succès sur le pont Jacques-Cartier, afin de minimiser les interruptions de la circulation. Ces panneaux seraient installés la nuit.

Le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier sera réalisé en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). La partie surélevée du pont, qui traverse la Voie maritime du Saint-Laurent qui est de juridiction fédérale, représente environ de la moitié de la longueur totale du pont, l'autre moitié étant de juridiction provinciale. De même, le MTQ est responsable de la gestion de la circulation sur l'ensemble du pont. Ainsi, une réfection d'une telle importance, tant par l'étendue du travail, les coûts et l'impact sur la circulation, doit être planifiée et coordonnée en étroite collaboration avec le MTQ.

PJCCI prévoit structurer le projet de façon à maximiser la participation de la main-d'œuvre Mohawk locale au projet.

**PROJETS DE LA CPIVM QUI EXIGENT DU FINANCEMENT PUBLIC** – Les passages gratuits vers la communauté Mohawk représentant 66 % des passages, la CPIVM ne produit pas suffisamment de revenus pour fournir aux propriétaires (la SPFL et SLSDC) les fonds nécessaires pour financer les grandes dépenses en immobilisation qui seront requises pour garantir un fonctionnement efficace de la traversée.

La CPIVM demande présentement l'approbation du Conseil du Trésor pour remplacer le pont du chenal nord par un nouveau pont à travée basse.

Une étude binationale financée par la SPFL et Transports Canada a identifié plusieurs autres projets qui sont nécessaires à l'exploitation efficace de la traversée. Ces projets traitent également certains des problèmes identifiés par les Mohawks d'Akwesasne telle la congestion de la circulation sur l'île de Cornwall résultant de l'emplacement du poste de péage. Ces projets sont à l'étape de la planification initiale et des discussions sont en cours avec Transports Canada et les Mohawks d'Akwesasne.



1 Surveillance policière sur le pont Jacques-Cartier



2 Circulation sur le pont Jacques-Cartier

**SYSTÈME DE TRAIN LÉGER** – La SPFL est représentée dans un comité directeur conjoint Canada-Québec qui étudie la faisabilité de l'exploitation d'un système de train léger dans la région de Montréal. Le partenariat entre les gouvernements du Québec et du Canada explore la faisabilité d'un système de train léger qui relierait la Rive-Sud au centre-ville par l'autoroute 10, le pont de l'estacade et l'autoroute Bonaventure. Un tel projet entraînerait l'abolition de la présente voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, libérant ainsi une voie pour les utilisateurs du pont Champlain.

En 2005, des décisions devront être prises à savoir si le projet devrait maintenant passer à l'étape des audiences sur l'impact environnemental du projet.

**SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL** – La Société du Havre de Montréal (SHM) a été fondée le 3 octobre 2002 en vue de proposer un plan de développement stratégique de la zone du port de Montréal (terrains adjacents aux rives du fleuve Saint-Laurent) qui permettrait d'offrir au public un accès plus facile au fleuve, de créer une destination de tourisme international et d'améliorer l'accessibilité du port. Le rapport de la SHM a été déposé au printemps de 2004. Ce plan prévoit la relocalisation de l'autoroute Bonaventure sur des terrains qui ne relèvent pas de PJCCI.

La SHM entreprend une étude de faisabilité relative à cette relocalisation. PJCCI administre le contrat au nom de la SHM.

**PLAN DE DÉVELOPPEMENT PAR LA VILLE DE MONTRÉAL POUR LA POINTE NORD DE L'ÎLE DES SŒURS** – La Ville de Montréal prévoit entreprendre le développement urbain des terrains situés du côté nord du pont Champlain, sur l'Île des Sœurs. Le développement prévu aura un impact important sur le réseau routier et sur certains ouvrages situés sur l'Île des Sœurs et dont l'entretien, la gestion et le contrôle relèvent de PJCCI. Cette dernière collabore avec la Ville en vue de la mise en œuvre de ce développement.



1 Le tunnel de Melocheville

**PONT DES MILLE-ÎLES** – En 2000, une entente de 10 ans a été signée entre la *Thousand Islands Bridge Authority* (TIBA) et la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL). En vertu de cette entente, tous les frais d'exploitation et courants sont payés à même les revenus du pont et le solde est divisé à parts égales entre les propriétaires canadiens et américains en vue d'être placé dans un fonds de réserve destiné à financer les améliorations apportées aux immobilisations à court et à long terme. Cette entente a suscité une excellente relation de travail entre les propriétaires canadiens et américains, chaque pays préservant sa souveraineté tout en exploitant le pont d'une manière commerciale.

Le pont des Mille-Îles étant une voie d'accès internationale, l'Agence des services frontaliers du Canada doit être présente au point frontalier de Lansdowne pour contrôler la circulation commerciale et privée.

La part du revenu net produit par les activités conjointes et le revenu provenant de la boutique hors taxes continue d'être la principale source de revenus du pont des Mille-Îles. À la lumière des conditions d'exploitation actuelles, on prévoit que l'unité d'affaires continuera de fonctionner à l'aide des fonds qu'elle produit et qu'elle maintiendra un solde créditeur pendant la durée du plan. Trois projets d'immobilisation sont en cours ou prévus, soient la réhabilitation du pont *Rift Bridge*, l'installation des dispositifs de sécurité et la relocalisation du poste de péage.

**SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE** – La Société du pont de la rivière Ste Marie est propriétaire de la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie, et représente environ 50 % de l'exploitation et des actifs du pont.

La société fera face à de nombreux défis au cours des prochaines années. La circulation, qui est constituée principalement de Canadiens, est surtout locale et continue de diminuer d'environ 2,6 % par année sans démontrer de signe notable d'amélioration. Certains coûts incontrôlables, tels que les assurances et les paiements tenant lieu de taxes, sont à la hausse et les paiements paritaires pour les douanes canadiennes vont devenir préoccupants pour cette traverse. Plusieurs scénarios à long terme, visant à redresser la situation financière, ont été développés et des choix difficiles devront être faits dans un avenir rapproché.

Une nouvelle entente intergouvernementale a été négociée entre Transports Canada et l'État du Michigan et signée en juillet 2000. Le droit de propriété de la partie canadienne du pont avait alors été placé sous la responsabilité de la Société du pont de la rivière Ste Marie et la partie située au Michigan confiée au *Michigan Department of Transportation* (MDOT). La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est propriétaire de 91 % des parts de la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM).

La SPFL fournit le savoir-faire et les services de soutien nécessaires pour que les intérêts du Canada dans des questions telles que l'environnement et la gestion financière soient dûment protégés.

La gestion et l'exploitation du pont sont la responsabilité de l'*International Bridge Administration*, une unité administrative du MDOT, alors que la supervision opérationnelle et des politiques est assurée par la *Joint International Bridge Authority* (JIBA). Chaque propriétaire nomme trois membres à la JIBA.

Un projet relatif à l'élargissement de la travée est du pont a été terminé en 2004 afin de permettre la mise en œuvre par l'ASFC du programme d'expéditions rapides et sécuritaires permettant de dédouaner à l'avance les camions et de rendre ainsi la circulation plus fluide.

On a annoncé la construction d'une nouvelle route d'accès commercial au pont international, laquelle sera entièrement intégrée aux nouvelles installations douanières qui sont à l'étape de la planification de base.

## GESTION DES RISQUES

Le comité de gestion des risques a identifié les risques importants auxquels la Société fait face. Les comités de gestion des risques établis dans les filiales, PJCCI et CPIVM, ont également identifié les facteurs de risque auxquels ces sociétés sont exposées. Des mesures d'atténuation des risques identifiés ont été prévues.

Après avoir identifié les mesures destinées à atténuer les risques auxquels la Société est exposée, le comité de gestion des risques a préparé un plan d'action assorti d'un échéancier. Le plan d'action répertorie

les mesures à adopter, identifie l'instance qui doit les mettre en œuvre et stipule la date limite à laquelle les mesures doivent avoir été exécutées.

À titre d'exemple, parmi les éléments de risque identifiés par la société mère, citons ses ententes internationales avec nos partenaires. En 2005, la SPFL arrêtera définitivement les mécanismes prévus et passera en revue l'état de ses ententes internationales.

Les risques liés à l'ingénierie et à la construction, dont la négligence professionnelle et les devis inadéquats, seront prévenus grâce à des critères

rigoureux régissant la sélection de firmes professionnelles, de même que la création d'une base de données pour l'évaluation des coûts.

Les risques juridiques liés au rendement du conseil d'administration (la SPFL a mis au point et adopté un nouveau code de déontologie pour l'entreprise) en constituent un autre exemple. Les risques financiers et comptables conduiront à l'établissement en 2005 de nouveaux processus relatifs aux changements budgétaires et prévisionnels et à la production de rapports mensuels par les chefs de service, au sujet des écarts mensuels, par rapport au budget. Enfin, les facteurs de risque relatifs aux activités de communications et des ressources humaines conduiront au perfectionnement du plan de secours destiné à traiter la publicité négative imprévue, à l'établissement d'un plan de succession pour combler les départs imprévus de personnel clé et à l'établissement d'un programme d'évaluation du rendement.

Les risques liés aux technologies de l'information et à la gestion des archives font également partie de la liste des priorités et les mesures destinées à composer avec les risques potentiels comprennent une planification de la reprise des activités.

Ces questions continueront d'être importantes pendant la période de planification. Le conseil d'administration et le comité de gestion des risques de la SPFL y voient des aspects clés sur lesquels elle devra focaliser pendant la période de planification.





LE PONT JACQUES-CARTIER



LE PONT CHAMPLAIN



L' AUTOROUTE BONAVENTURE



L' ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN



LE PONT HONORÉ-MERCIER



LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE



LE PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES



LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE



LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

## 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 2004-2005, 34 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.

### LE PONT CHAMPLAIN ET AUTOROUTE BONAVENTURE

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

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

En 2004-2005, 56 millions de véhicules ont traversé le 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

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la 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 la Société s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2004-2005, 28,34 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.



#### **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 2004-2005, 4,4 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

#### **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 2004-2005, 2,11 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.

#### **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 2004-2005, 1,86 millions de véhicules ont traversé à cet endroit.

#### **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 2004-2005, 2,54 millions de véhicules l'ont emprunté.

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

Rétrospective financière — SPFL	33	
La Société des ponts Fédéraux Ltée	34	
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	36	
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	38	
La Société du pont de la rivière Ste Marie	40	
La Gouvernance à la SPFL	42	

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES — SPFL

NON-VÉRIFIÉE – POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

en milliers de dollars	2005	2004	2003	2002	2001
<b>Revenus</b>					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	1 831	2 269	2 014	1 854	2 276
Baux et permis	4 913	4 851	5 070	4 966	3 656
Péages	5 329	5 169	5 543	4 491	3 251
Péages	263	639	541	691	994
Autres	202	146	51	89	122
	<b>12 538</b>	<b>13 074</b>	<b>13 219</b>	<b>12 091</b>	<b>10 299</b>
<b>Dépenses</b>					
Entretien	22 282	26 904	17 148	26 237	25 978
Fonctionnement	5 389	5 872	4 640	4 614	3 175
Administration	7 713	7 690	7 894	7 347	6 095
Amortissement	6 002	5 843	4 122	3 658	3 249
	<b>41 386</b>	<b>46 309</b>	<b>33 804</b>	<b>41 856</b>	<b>38 497</b>
Perte avant le financement public	(28 848)	(33 235)	(20 585)	(29 765)	(28 198)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 944	30 622	23 345	26 726	27 966
Amortissement du financement en capital reporté	3 397	3 382	972	214	141
Part des actionnaires sans contrôle	(26)	(50)	(97)	(79)	(69)
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>467</b>	<b>719</b>	<b>3 635</b>	<b>(2 904)</b>	<b>(160)</b>

La Société des ponts  
fédéraux Limitée



The Federal Bridge  
Corporation Limited

## CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

- 1 Michel Fournier  
*Président et premier dirigeant*
- 2 Sheila Tremblay  
*Vice-présidente et administratrice*
- 3 Carole Workman  
*Administratrice*

### DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS

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

André Girard  
*Vice-président, Communications*

Gérard Lalonde  
*Administrateur, 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 affaires, activités et autres actes de la Société.



1



2



3

**COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL**

**COMITÉ DE VÉRIFICATION**

Carole Workman  
*Présidente*

Sheila Tremblay  
*Membre*

Michel Fournier  
*Membre*

**COMITÉ DE GOUVERNANCE**

Sheila Tremblay  
*Vice-présidente et  
administratrice, SPFL*

Yvon Bourget  
*Administrateur, PJCCI*

John M. Kroon  
*Administrateur, CPIVM et TIBA*

Gerald H. Johnston  
*Administrateur, JIBA*

Norman. B. Willans  
*Avocat-conseil et secrétaire  
de la Société, SPFL et  
administrateur, PJCCI*

**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*

Norman Willans  
*Membre d'office*

Robin Rensby  
*Membre d'office*

**COMITÉ DE NOMINATION**

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*

Charles Crispim  
*Membre, CPIVM*



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

## CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Fournier  
*Président*

Yvon Bourget  
*Administrateur*

Sophie Joncas  
*Administratrice*

Clément Côté  
*Administrateur*

René Therrien  
*Administrateur*

Norman B. Willans  
*Administrateur*

### DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS

Michel Fournier,  
*Président*

Glen P. Carlin  
*Directeur général*

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

Daniel Dupuis  
*Directeur, Finance et  
administration*

Guy Mailhot  
*Directeur, Ingénierie*

Denis Dauphinais  
*Directeur, Construction et  
gestion de projets*

Raymond Denault  
*Directeur, Exploitation et  
entretien*

## COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

### COMITÉ DE VÉRIFICATION

Sophie Joncas  
*Présidente*

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**

en dollars	2005	2004
<b>• EXPLOITATION</b>		
<b>Revenus</b>		
Baux et permis	740 668	729 064
Intérêts	92 150	180 433
Autres sources	47 100	73 294
<b>Dépenses</b>		
Entretien	19 777 138	24 514 790
Fonctionnement	3 513 074	3 452 367
Administration	3 367 681	3 688 503
Amortissement	4 449 489	4 430 628
Remboursement des intérêts gagnés sur un crédit parlementaires encaissé d'avance	205 292	—
Perte avant le financement du gouvernement	(30 432 756)	(35 103 497)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 944 104	30 621 581
Amortissement de l'aide en capital reportée	3 393 608	3 382 006
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(1 095 044)</b>	<b>(1 099 910)</b>
<b>• BILAN</b>		
Actif à court terme	6 359 923	10 513 038
Passif à court terme	3 168 407	4 525 556
Montant à recevoir du Canada à long terme	2 625 809	—
Taxe sur les produits et services à recevoir	170 157	170 157
Immobilisations corporelles	136 086 025	133 535 740
Retenue de garantie	2 795 966	2 795 966
Avantages sociaux futurs	690 679	651 516
Aide en capital reportée	128 120 312	125 444 016
Avoir de l'actionnaire	10 466 550	10 631 724
<b>• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE</b>		
Activités d'exploitation	(2 515 863)	(1 063 408)
Activités d'investissement	(6 999 774)	(2 076 664)
Activités de financement	6 999 774	2 076 664
Diminution de la trésorerie	(2 515 863)	(1 063 408)

The Seaway International  
Bridge Corporation,  
Ltd.



La Corporation du pont  
international de la voie  
maritime, Ltée

## 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

Gérard 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 GPIVM

### 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*

Charles Crispim  
*Membre*

Ian McPherson  
*Membre*



LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

**SOMMAIRE FINANCIER**

en dollars	2005	2004
<b>• EXPLOITATION</b>		
<b>Revenus</b>		
Péages	3 774 522	3 748 312
Location	134 369	138 728
Investissements	58 634	68 839
Autres	118 813	113 271
<b>Dépenses</b>		
Entretien	1 353 024	1 412 096
Perception des péages	852 352	783 977
Administration	907 783	861 322
Amortissement	150 996	314 306
<b>Bénéfice net</b>	<b>822 183</b>	<b>697 449</b>
<b>• BILAN</b>		
Actif à court terme	2 646 886	2 904 363
Passif à court terme	1 556 244	1 027 231
Immobilisations	849 568	565 039
Réparations importantes reportées	189 917	223 105
Avantages sociaux futurs	310 935	278 198
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	1 803 192	2 371 078
<b>• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE</b>		
Activités d'exploitation	1 287 523	964 236
Activités d'investissement	(431 815)	(237 352)
Activités de financement	(978 979)	(560 927)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	(123 271)	165 957



# LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

## CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

James McIntyre  
*Président*

Helen Gillespie  
*Administratrice*

Alexander Harry  
*Vice-président*

Gerald H. Johnston  
*Administrateur*

Bob Collins  
*Administrateur*

Lorie Bottos  
*Secrétaire-trésorier*

Rick Talvitie  
*Administrateur*

Mary Trbovich  
*Administratrice*

**SOMMAIRE FINANCIER**

en dollars	2004	2003
<b>• EXPLOITATION</b>		
<b>Revenus</b>		
Péages	3 442 072	3 294 875
Baux et permis	333 090	305 055
Investissements	21 609	35 528
Autres	158 453	77 656
<b>Dépenses</b>		
Entretien	1 558 000	1 357 258
Perception des péages	791 252	803 319
Administration	900 924	753 900
Amortissement	404 112	220 042
<b>Bénéfice net</b>	<b>300 936</b>	<b>578 595</b>
<b>• BILAN</b>		
Actif à court terme	3 557 519	2 522 206
Passif à court terme	891 119	691 977
Immobilisations	7 643 738	8 120 423
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	10 207 993	9 907 057
<b>• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE</b>		
Activités d'exploitation	1 097 456	798 637
Activités d'investissement	(150 227)	(709 185)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	947 229	(15 719)

## LA GOUVERNANCE À LA SPFL

LA SPFL se tient à l'avant-garde des nouvelles tendances en matière de gouvernance et de meilleures pratiques pour garantir que, tant au niveau de la société mère que des filiales, des pratiques de gouvernance efficaces, conformes à l'esprit et à l'orientation fournies par le ministère des Finances et les directives du Conseil du Trésor, soient établies.

Dans la mise en œuvre des pratiques de gouvernance, la Société préconise une approche proactive, conforme aux réalités, au mandat ainsi qu'aux objectifs d'efficacité et d'efficience de la SPFL, de même qu'aux normes et pratiques fiduciaires courantes.

Il est important de noter qu'au cours de 2004, le président et premier dirigeant de la Société a joué un rôle actif auprès de plusieurs de ses pairs, dirigeants de sociétés d'État, dans le cadre de réunions et groupes de discussion divers destinés à définir et mettre au point de meilleures pratiques de gouvernance et de gestion.

Parmi plusieurs récentes initiatives, les mesures suivantes ont été mises en œuvre par la SPFL :

- mise à jour des Livrets sur la gouvernance d'entreprise destinés aux administrateurs de la société mère et des filiales;
- création d'un comité des mises en candidature conformément aux directives du Conseil du Trésor;
- révision des critères de sélection du président et premier dirigeant;
- révision des rôles, responsabilités et du profil de compétence du conseil d'administration;
- renforcement du processus de planification stratégique avec participation adéquate du conseil et de la direction;
- révision du processus et des pratiques reliés à l'évaluation du président et premier dirigeant;
- conception et mise en œuvre d'un processus d'évaluation du conseil renforcé;
- évaluation des outils de gouvernance d'entreprise utilisés par la SPFL et ses filiales.

Il est clair que ces efforts portent fruit. La SPFL est un organisme de taille relativement petite reconnu pour la solidité de son rendement et l'efficacité de ses pratiques de gestion.

En 2003, la vérificatrice générale du Canada a déclaré qu'il n'y avait aucune déficience importante dans les systèmes et pratiques évalués dans le cadre de l'examen spécial de la Société.

En 2004, dans sa *Review of Corporate Governance Instruments*, une firme du secteur privé a noté que la SPFL était sur la bonne voie et que les initiatives entreprises à ce jour ont significativement amélioré les pratiques de gouvernance de la Société. La firme a également identifié d'autres mesures d'appui de nature similaire pour améliorer davantage l'efficacité de la gouvernance de la SPFL. Le comité de gouvernance de la SPFL a été investi du mandat de surveiller la mise en œuvre de ces mesures.

Outre les mesures citées précédemment et destinées à renforcer les pratiques de gouvernance de la Société, deux importants projets ont été entrepris.

**A)** La création d'un poste de vice-président et premier directeur. Le poste a été comblé par un directeur indépendant. Les responsabilités prévues par ce poste sont les suivantes :

- présider le conseil en l'absence du président et premier dirigeant;
- conseiller le président et premier dirigeant quant aux dates des réunions du conseil;
- fournir de l'information au président et premier dirigeant en vue de la préparation de l'ordre du jour pour les réunions du conseil et des comités;
- conseiller et travailler avec le président et premier dirigeant et le secrétaire de la Société quant à la pertinence, au caractère opportun, à la fiabilité et à la quantité d'information requise pour appuyer la prise de décisions;
- passer en revue annuellement, avec le président et premier dirigeant, la raison d'être et le mandat des comités du conseil et recommander les changements nécessaires;

- être disponible pour consulter le président et premier dirigeant et les autres membres du conseil quant aux pratiques et politiques de gouvernance d'entreprise et assumer le leadership principal quant aux questions de gouvernance si, selon les circonstances, il n'est pas indiqué que le président et premier dirigeant ait cette responsabilité;

- au besoin, agir à titre de porte-parole de la Société en cas d'absence ou d'incapacité du président et premier dirigeant;

- présider l'assemblée annuelle du conseil qui établit les objectifs que le président et premier dirigeant doit atteindre au cours de l'exercice suivant;

- présider la réunion du conseil annuelle où le rendement du président et premier dirigeant est évalué pour l'année précédente (par rapport aux objectifs qui avaient été établis);

- évaluer, avec le président et premier dirigeant, les questions de conflits d'intérêt possibles des administrateurs du conseil ou du président et premier dirigeant, le cas échéant.

Il est important de souligner que cette approche est entièrement conforme aux recommandations et directives utilisées sur la scène canadienne en matière de gouvernance, y compris celles qui émanent du comité conjoint sur la gouvernance (aussi appelé « Rapport Saucier » (2001), les propositions en vue de modifier *la Loi canadienne sur les sociétés par actions* (2004), ou les directives utilisées par la Bourse de Toronto, pour n'en nommer que quelques-unes.

**B)** Le développement d'un cadre de gouvernance explicite afin de renforcer les relations entre la SPFL, la société mère et ses filiales.

Historiquement, les relations entre la Société et ses filiales ont été efficaces. Les rôles, responsabilités et obligations respectifs des intervenants n'ont toutefois pas toujours fait l'objet d'une compréhension commune. Bien qu'une telle situation ne soit pas rare, des correctifs ont été mis en œuvre à ce sujet.

Un cadre de travail, qui est basé sur le « modèle d'agence » et couvre les aspects reliés à la gouvernance, à la planification stratégique et à l'évaluation, à la gestion de l'information et des ressources humaines est en cours de développement en vue de sa mise en œuvre au printemps de 2005. Ce cadre de travail propose un juste équilibre entre la réalité juridique, en vertu de laquelle les filiales sont des entités juridiques distinctes (par opposition à des succursales) et le besoin d'assurer la conformité et l'alignement stratégique de ces entités par rapport aux objectifs de la société et aux pratiques en cours dans les secteurs public et privé.

Des outils tangibles (par exemple : mandats, lettres d'attentes, nouveau processus de planification et de production de rapports) seront également développés afin de supporter la mise en œuvre de ce cadre de travail.



Des nichoirs de faucons comme celui-ci, installés sous le pont Honoré-Mercier, permettent d'éviter que cette espèce protégée niche directement sur les structures, risquant ainsi de retarder les travaux d'entretien à venir.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS AU 31 MARS

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	46	
Rapport du vérificateur	47	
Bilan consolidé	48	
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	49	
État consolidé des flux de trésorerie	50	
Notes aux états financiers consolidés	51	



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.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Fournier'.

Michel Fournier  
*Président et premier dirigeant*

Le 27 mai 2005





Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2005 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 2005 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

A handwritten signature in black ink that reads "Sylvain Ricard".

Sylvain Ricard, CA  
directeur principal

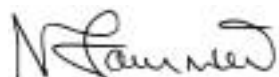
Ottawa, Canada  
Le 27 mai 2005

## ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

BILAN CONSOLIDÉ  
AU 31 MARS

en dollars	2005	2004
<b>• ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	22 308 030	22 510 579
Débiteurs	2 000 835	1 920 922
Avance au coentrepreneur (note 4)	455 545	200 000
Intérêts courus à recevoir	41 673	19 135
Frais payés d'avance	625 603	459 508
Montant à recevoir du Canada	1 999 539	3 868 611
	27 431 225	28 978 755
<b>À long terme</b>		
Montant à recevoir du Canada (note 5)	2 625 809	—
Immobilisations corporelles (note 6)	165 161 764	162 318 934
	195 218 798	191 297 689
<b>• PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs	5 718 029	5 817 040
Revenus reportés	499 698	467 365
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	11 912	16 150
	6 229 639	6 300 555
Dû au coentrepreneur (note 4)	808 105	191 320
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 7)	29 000	42 095
Retenue de garantie (note 8)	2 795 966	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs	1 217 205	1 070 099
Aide en capital reportée (note 9)	128 191 957	125 444 016
Part des actionnaires sans contrôle	645 356	619 265
	133 687 589	130 162 761
	139 917 228	136 463 316
<b>Engagements et éventualités (notes 14 et 15)</b>		
<b>• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>		
<b>Capital-actions</b>		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	53 664 378	53 664 378
Bénéfices non répartis	1 637 191	1 169 994
	55 301 570	54 834 373
	195 218 798	191 297 689

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION :



Michel Fournier

Président et premier dirigeant



Carole Workman

Administratrice

AU NOM DE LA DIRECTION:



Gérard Lalonde

Directeur, Services administratif  
et trésorier

**ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS  
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS**

en dollars	2005	2004
<b>Revenus</b>		
Péages	5 329 333	5 169 031
Baux et permis	4 912 538	4 851 388
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 10)	1 830 994	2 268 533
Intérêts	262 900	639 170
Autres	202 161	146 467
	<b>12 537 926</b>	<b>13 074 589</b>
<b>Dépenses</b>		
Entretien	22 282 384	26 904 429
Fonctionnement	5 389 319	5 871 865
Administration	7 712 507	7 689 852
Amortissement des immobilisations	6 001 911	5 843 281
	<b>41 386 121</b>	<b>46 309 427</b>
Perte avant le financement public	(28 848 195)	(33 234 838)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 944 104	30 621 581
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 9)	3 397 379	3 382 006
Part des actionnaires sans contrôle	(26 091)	(50 164)
<b>• BÉNÉFICE NET</b>	<b>467 197</b>	<b>718 585</b>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	1 169 994	451 409
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 637 191	1 169 994

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	2005	2004
<b>• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Bénéfice net	467 197	718 585
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	6 001 911	5 843 281
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	291 021	(4 280)
Amortissement de l'aide en capital reportée	(3 397 379)	(3 382 006)
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	(2 625 809)	—
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	147 106	173 089
Part des actionnaires sans contrôle	26 091	50 164
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 12)	1 278 303	(1 106 315)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 188 441	2 292 518
<b>• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Diminution de l'avance à long terme au coentrepreneur	—	321 995
Acquisition d'immobilisations corporelles	(9 140 363)	(3 246 783)
Disposition d'immobilisations corporelles	4 601	4 280
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(9 135 762)	(2 920 508)
<b>• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Augmentation du dû au coentrepreneur	616 785	191 320
Augmentation de l'aide en capital reportée	6 145 320	2 076 664
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(17 333)	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6 744 772	2 267 984
<b>• AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE</b>	(202 549)	1 639 994
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	22 510 579	20 870 585
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	22 308 030	22 510 579

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

## 1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

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

En accord avec la directive du Ministre des Transports émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1<sup>er</sup> 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 *St. Mary's River Bridge Company* 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, *St. Mary's River Bridge Company*, 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. Voici une description des principales conventions comptables :

**A) MÉTHODE DE CONSOLIDATION** – Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, *St. Mary's River Bridge Company* ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés pour l'exercice financier 2005, ils comprennent les résultats de toutes les sociétés pour l'exercice du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2005 (du 1<sup>er</sup> avril 2003 au 31 mars 2004 en 2004).

**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 des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, les dépenses d'exploitation ne comprennent pas l'amortissement, ni la variation de la provision pour avantages sociaux futurs, ni les gains ou pertes sur l'aliénation 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 base que les immobilisations corporelles connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisée au capital d'apport.

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

## 2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

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

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

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, équipements et équipement loué en vertu de 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.

## 2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

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

**E) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS** – 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'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

**F) RÉGIME DE RETRAITE** – Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime 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 la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Les 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.

## 2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

**G) 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 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 frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, de même que le passif lié aux avantages sociaux futurs. 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. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2005 était de 2,24 % (2,00 % en 2004). Les termes à courir sont en moyenne de 233 jours (52 jours en 2004). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

## 4. AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

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

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comportent pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2005, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

## 5. MONTANT À RECEVOIR DU CANADA À LONG TERME

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

La filiale a également remboursé les intérêts gagnés sur les placements réalisés avec cette somme totalisant 205 292 \$. Ce dernier montant est présenté en diminution des revenus d'intérêts à l'état des résultats et des bénéfices non répartis.

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**

en dollars	2005		Valeur comptable	2004
	Coût	Amortissement cumulé		Valeur comptable
Terrains	4 572 750	—	4 572 750	4 572 750
Ponts	278 607 837	130 864 906	147 742 931	151 138 008
Véhicules et équipements	6 944 714	4 322 155	2 622 559	3 208 313
Bâtiments	4 114 008	2 625 641	1 488 367	1 246 306
Réparations importantes reportées	1 109 142	1 014 183	94 959	111 553
Projets en voie de réalisation	8 599 286	—	8 599 286	1 983 759
Équipement loué en vertu de contrat de location-acquisition	58 245	17 333	40 912	58 245
	<b>304 005 982</b>	<b>138 844 218</b>	<b>165 161 764</b>	<b>162 318 934</b>

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

**7. OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION**

en dollars	2005
Obligation relative à l'équipement loué, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	40 912
Versements exigibles à court terme	11 912
Versements exigibles à long terme	29 000

Paiements minimums exigibles au cours des quatre prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition expirant en 2009 et solde de l'obligation découlant de ce contrat de location :

2006	11 912
2007	11 900
2008	11 900
2009	8 950
	44 662
Intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	3 750
Portion en capital des paiements minimums exigibles	40 912

**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 période de garantie est de cinq ans prenant fin en octobre 2007. L'entrepreneur a droit à des intérêts simples de 2 % et de 2,73 % sur le montant dû, payables annuellement à compter de décembre 2003. La 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.



## 9. AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

en dollars	2005	2004
Solde au début de l'exercice	125 444 016	126 749 358
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	6 145 320	2 076 664
Amortissement	(3 397 379)	(3 382 006)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>128 191 957</b>	<b>125 444 016</b>

## 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. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

**A) PRESTATIONS DE RETRAITE** – Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la coentreprise et tous leurs 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 contribuent à un plan à cotisations déterminées. Les cotisations de la Société et des employés à ces plans au cours de l'exercice se sont élevées à :

en dollars	2005	2004
Cotisations		
Société	440 097	392 406
Employés	206 522	185 192

## 11. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

**B) INDEMNITÉS DE DÉPART**– La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale et sa coentreprise paient des indemnités de départ à ses employés fondées sur les années de service et le salaire en fin d'emploi et, pour la coentreprise, les jours de congés de maladie accumulés. Ce régime n'étant pas provisionné, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. A la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

en dollars	2005	2004
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 192 529	945 190
Coût des services rendus au cours de l'exercice	266 870	371 022
<b>Indemnités versées au cours de l'exercice</b>	<b>(60 374)</b>	<b>(123 683)</b>
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 399 025	1 192 529
Portion à court terme (incluse dans les créditeurs)	(181 820)	(122 430)
<b>Portion à long terme</b>	<b>1 217 205</b>	<b>1 070 099</b>

## 12. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS ENCAISSE ET DES PLACEMENTS DU FONDS DE ROULEMENT

en dollars	2005	2004
Augmentation des débiteurs	(79 913)	(579 358)
Augmentation de l'avance au coentrepreneur	(255 545)	(200 000)
(Augmentation) diminution des intérêts courus à recevoir	(22 538)	6 834
(Augmentation) diminution des frais payés d'avance	(166 095)	103 157
Diminution du montant à recevoir du Canada	1 869 072	2 743 862
Diminution des créditeurs	(99 011)	(3 285 935)
Augmentation des revenus reportés	32 333	105 125
<b>Variation nette</b>	<b>1 278 303</b>	<b>(1 106 315)</b>

**13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS**

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

**14. ENGAGEMENTS**

**A) SERVICES DE FONCTIONNEMENT** – Le montant minimum à verser pour des services de police s'établit à 3,1 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2005 et est renouvelable à son terme, à moins d'avis contraire d'une des parties.

**B) FOURNISSEURS** – La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser une somme de 9 902 161 \$ d'ici 2008. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

en dollars	
2006	9 674 265
2007	224 721
2008	3 175

**15. ÉVENTUALITÉS**

**A)** Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire et qu'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)** Au niveau environnemental, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classifier leur état environnemental. Les terrains considérés comme contaminés feront l'objet d'investigations additionnelles dans les prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou de mitigation.

Le dossier environnemental prioritaire pour la filiale est celui des terrains situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement, décrit ci-après. En 2003, la filiale, en collaboration avec Environnement Canada, a effectué des investigations et des tests de toxicité des eaux souterraines de terrains adjacents au fleuve Saint-Laurent. Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. En 2004, la filiale a commandé une étude de faisabilité afin d'identifier les mesures de mitigation requises. Le rapport de cette étude sera soumis au cours de l'exercice 2005-2006. Le coût de ces mesures ne peut être estimé actuellement et l'imputabilité de ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. La filiale soumettra au Conseil du Trésor une demande de financement spécial, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la filiale.

Compte tenu que les coûts, la répartition entre les différents propriétaires ainsi que les sources de financement sont indéterminables, aucun montant n'a été provisionné aux états financiers.

## 16. 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 Conseil du Trésor afin de lancer l'appel d'offre pour un projet qui s'échelonnara sur trois exercices financiers pour le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier. La construction sur le pont est prévue débuter en mars 2007 et se terminer en novembre 2008. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 79 millions de dollars.

## 17. 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 crédeurs, du dû au coentrepreneur et de la portion 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. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

La juste valeur de la portion à long terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition n'est pas significativement différente de la valeur aux livres.

La juste valeur du montant à recevoir du Canada à long terme et de la retenue de la garantie sont estimées à 2 453 284 \$ et 2 612 261 \$ respectivement. Compte tenu que les montants à recevoir sont des sommes à recevoir provenant du gouvernement du Canada, les risques de crédit et de financement sont faibles et le taux d'actualisation utilisé est 2,50 %.

## 18. 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 bilan au 31 mars 2005.

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.

## 19. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2004 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.



L'ÎLE DES SŒURS VUE DE L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN, À MONTRÉAL

## 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](http://www.pontsfederaux.ca)  
[info@pontsfederaux.ca](mailto: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](http://www.pjcci.ca)

### **LA THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY**

Case postale 10  
Lansdowne (Ontario)  
KOE 1L0

TÉLÉPHONE  
(315) 482-2501  
TÉLÉCOPIEUR  
(315) 482-5925

[www.tibridge.com](http://www.tibridge.com)

### **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](http://www.cpivm.ca)  
[hsaaltink@sibc.ca](mailto:hsaaltink@sibc.ca)

### **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



## CRÉDITS

### **RÉVISION**

Jean Tassé

### **DESIGN GRAPHIQUE ET RÉALISATION**

Cécile Brabant-Dion

### **PHOTOGRAPHIE**

Léopold Brunet


Normand Rajotte

Michel-Élie Tremblay

*Thousand Island Bridge Authority*

### **IMPRESSION**

Datachrome

 Imprimé au Canada sur papier recyclé