



Le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier

RAPPORT ANNUEL 2002-2003

La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Canada

En reconnaissance des méthodes de construction innovatrices utilisées, le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a reçu plusieurs prix de reconnaissance au cours des derniers mois :



1



2



3



4



5



Guy Mailhot, directeur de l'ingénierie à PJCCI et Bernard Breault, ingénieur principal chez SNC-Lavalin ont reçu de l'American Concrete Institute, section du Québec et de l'est de l'Ontario et l'Association canadienne du ciment le Prix Mérite 2002, en reconnaissance de leur contribution technique au projet.



Dans le cadre de la 3^e édition des prix Armatura, sous le thème «La fierté des bâtisseurs, 30 ans d'innovation» l'Institut d'acier et d'armature du Québec a remis à Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi qu'à Le groupement SMDB le prix Armatura, catégorie Génie civil pour les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

Les prix Armatura célèbrent la place prépondérante du béton armé dans la construction moderne autre que le secteur résidentiel unifamilial.



De gauche à droite, Glen Carlin, directeur général de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, Normand Morin, vice-président de SNC-Lavalin et Michel Fournier, président la Société des ponts fédéraux.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi que SNC-Lavalin Inc. se sont mérités un «Léonard» dans la catégorie Infrastructures de transport pour les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

TABLE DES MATIÈRES

1	LETTRE AU MINISTRE
2	MESSAGE DU PRÉSIDENT
4	PROFIL ET HISTORIQUE
7	NOTRE ORGANISATION
11	NOS CLIENTS
12	NOS PARTENAIRES
15	COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2002-2003
31	FAITS SAILLANTS FINANCIERS
37	NOS DÉFIS
53	ÉTATS FINANCIERS

CI-DESSUS :

- 1 > Prix Armatura
- 2 > L'Association des ingénieurs-conseils du Québec profitait de la semaine nationale du génie (SNG), célébration nationale de l'excellence en ingénierie, pour lancer sa première édition des « Grands Prix du génie-conseil québécois ».
- 3 > Le prix Arcus remis annuellement par l'Association du béton du Québec.
- 4 > Prix Mérite 2002: l'American Concrete Institute, section du Québec et de l'est de l'Ontario
- 5 > Le prix d'excellence international 2003 PCI Design Award est remis par la Precast/Prestressed Concrete Institute de Chicago. Le projet du tablier a gagné dans la catégorie du meilleur projet de remplacement de tablier d'un pont, en compétition avec plusieurs structures aux États-Unis, au Mexique et au Canada.

Le 30 juin 2003

L'Honorable David Collenette,
C.P., député
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Tour C, Place de Ville
29^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter, conformément aux 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 terminé le 31 mars 2003.

Ce rapport contient également les états financiers de la Société, vérifiés par la vérificatrice générale du Canada.

À des fins d'économie, ce rapport comprend également les rapports annuels de nos filiales, soit La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la St. Mary's River Bridge Company.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président-directeur général,



Michel Fournier

Canada



Michel Fournier, président-directeur général, sur le site de la courbe Craig sur le pont Jacques-Cartier en juillet 2003

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales ont œuvré sur plusieurs fronts, tant au pays qu'à l'étranger, au cours de 2002-2003. Ensemble, nous avons fait des gains de rendement en nous occupant des opérations et du maintien des biens fédéraux dont nous sommes responsables et nous sommes efforcés d'améliorer notre prestation de services aux clients. Plus de 142,1 millions de passages de véhicules sont enregistrés chaque année dans la seule région métropolitaine de Montréal; le pont international de Sault Ste. Marie, le pont international de la Voie maritime et le pont international des Mille-Îles arrivent, respectivement, au sixième, septième et huitième rang des ponts à péage internationaux les plus achalandés entre le Canada et les États-Unis. Le rôle et la contribution de nos infrastructures dans l'économie nord-américaine et le transport commercial et en commun dans la région de Montréal sont importants.

Le projet de 127 millions de dollars entrepris par notre filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier s'est achevé en novembre 2002, dans les délais prévus de deux ans. L'un des principaux objectifs du projet était de maintenir le flux de circulation et un taux élevé de satisfaction chez les usagers pendant l'exécution des travaux de construction. Les méthodes de construction utilisées, notamment la préfabrication hors chantier des panneaux du tablier et leur installation en dehors des heures de pointe, ont établi de nouvelles normes dans l'industrie pour ce type de projet. La consultation, la communication et la coordination entre les intervenants ont permis d'atteindre les objectifs, en particulier ceux qui étaient reliés aux besoins des clients.

Le 6 mars, les autorités des gouvernements fédéral et provincial ont annoncé leur engagement respectif d'achever la construction de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion d'ici 2009. L'autoroute 30 améliorera grandement le flux commercial interprovincial et international à Montréal. Dans un tel contexte, on fera appel à l'expertise de la SPFL pour établir les paramètres de la planification, de la conception, de l'exécution et de la supervision des travaux de construction pour les deux nouveaux ponts qui enjamberont le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent. Plus précisément, la SPFL aura le mandat, en vertu d'un accord avec le ministère des Transports du Québec, de surveiller les travaux et d'effectuer les audits qualité correspondants.

La participation à l'étude sur le train léger sur rail dans la région de Montréal se poursuit grâce à la représentation de la SPFL au comité directeur conjoint Canada-Québec qui veille à l'administration des 14 millions de dollars pour les études de faisabilité par l'Agence métropolitaine de transport du gouvernement provincial.



En 2002, la SPFL et les PJCCI ont participé à un groupe qui s'est penché sur le suicide sur le pont Jacques-Cartier à Montréal. À l'automne 2002, la SPFL a fait savoir publiquement qu'elle effectuera une étude visant à évaluer des barrières protectrices sur le pont Jacques-Cartier. Les coûts, l'esthétisme et l'efficacité de divers types de barrières protectrices pour les piétons pouvant prévenir les suicides et les tentatives de suicide figurent parmi les considérations de l'étude.

En 2002, la SPFL a investi plus de 2 millions de dollars dans l'installation d'un nouveau réseau de communication faisant appel à la technologie des fibres optiques pour le système de surveillance par télévision en circuit fermé aux ponts Champlain et Jacques-Cartier. Cet investissement fait partie des Systèmes intelligents de transport (SIT) visant à améliorer le déplacement des véhicules.

L'achalandage sur le pont international de la Voie maritime et sur le pont international des Mille-Îles a repris plus rapidement que prévu à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 et des mesures extraordinaires qui ont suivi rapidement. Cependant, le débit de circulation et les temps de contrôle plus longs sont responsables des retards de traitement qui ont des répercussions négatives sur le commerce. Les autorités canadiennes et américaines doivent répondre à de nouveaux impératifs en matière de sécurité à la frontière, le commerce international, le tourisme et l'efficacité de la circulation étant des considérations majeures dans l'atteinte des objectifs nationaux. La SPFL travaille en collaboration avec Transports Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, les agences des États et du gouvernement américains et l'administration des ponts afin d'évaluer les propositions de recours aux nouvelles technologies et à des initiatives en ce qui a trait aux opérations pour améliorer le débit de circulation.

Le comité de gestion des risques de la SPFL a déterminé les principaux risques liés à l'opération de ses biens. Dans les filiales, les plans de préparation aux situations d'urgence sont révisés et mis à jour au besoin.

Un relevé de vérification de l'état du pont international de la Voie maritime en 2001 a révélé la nécessité de remplacer le tablier d'ici 5 à 10 ans et de prévoir des coûts d'entretien élevés d'ici là. En fait, la CPIVM effectue chaque année une inspection et des réparations de sécurité sur le tablier nord du pont. Les coûts d'entretien de la structure existante rendent la travée basse proposée de plus en plus intéressante. Une évaluation environnementale commencée en 2002 s'avère le premier pas vers le remplacement de la structure.

La Société a défini une série d'indicateurs de rendement qui seront mis en œuvre en 2003. La consolidation des opérations pourra permettre de réduire davantage les coûts et d'améliorer l'efficacité opérationnelle. À cet égard, l'expertise technique et en gestion des installations à l'interne qui s'améliore sans cesse fournit à la SPFL des occasions de participer à la gestion et à l'entretien d'autres structures. La SPFL s'entretient actuellement avec la Commission de la capitale nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à propos de la possibilité que la SPFL voie à la gestion et à l'entretien des cinq ponts qui enjambent la rivière des Outaouais dans la région de la capitale nationale.

Au total, toutes les structures de la SPFL reçoivent des déplacements annuels de véhicules estimés à plus de 148,9 millions et 8 millions d'usagers du transport en commun urbain. Derrière chaque projet de la SPFL, de ses filiales et de chacun de ses employés, il y a l'engagement continu à mettre au service de ses clients toute l'étendue de leurs compétences.



PROFIL ET HISTORIQUE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* pour exploiter les ponts et les voies publiques qui relevaient auparavant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les statuts constitutifs de la SPFL prévoient qu'elle peut assumer la responsabilité d'autres ponts et d'autres ouvrages de transport si le gouverneur en conseil l'ordonne. Ainsi, depuis 1998, d'autres actifs se sont ajoutés aux responsabilités de la Société.

La SPFL gère deux catégories d'actifs. Dans le premier cas, il s'agit d'actifs qui s'autofinancent au moyen de la perception de péages et dans le second cas, d'actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement.

Parmi les actifs qui s'autofinancent, mentionnons le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie. Tous les actifs de la SPFL sont exploités par ses filiales ou dans le cadre de partenariats. Le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime situé à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie constituent nos traversées internationales.

Au nombre des actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement, mentionnons les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'Estacade du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et une partie de l'autoroute 15, la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville, tous situés dans la région de Montréal.



HISTORIQUE

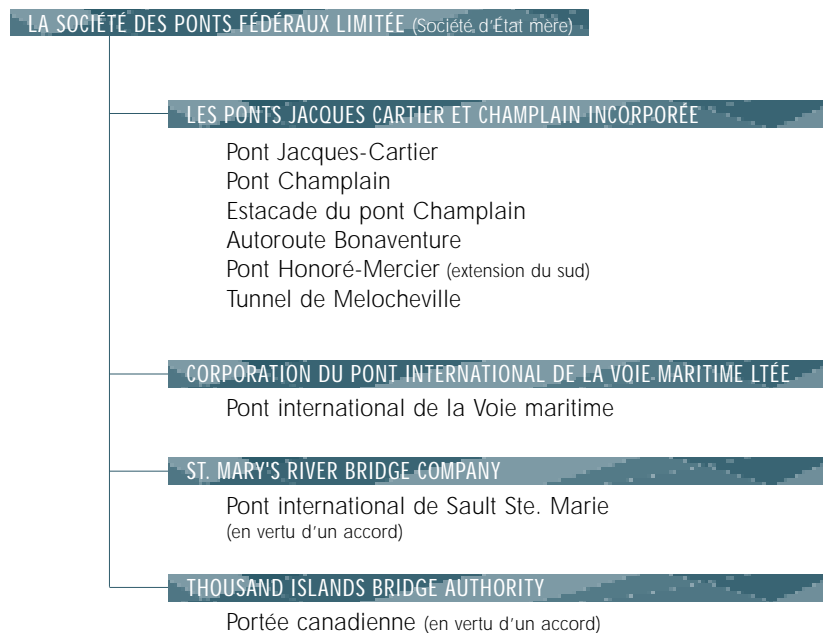
En 2005, la Société célébrera le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier.

A woman in athletic wear is running against a cloudy sky. The background features a cityscape and a network of white lines overlaid on a blue gradient. The word "VISION" is written in large white letters across the lower part of the image.

VISION

La SPFL poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception de partenaire incontournable auprès de l'ensemble des propriétaires d'infrastructures au Canada.

La structure corporative peut être illustrée de la façon suivante :



NOTRE ORGANISATION

La Société des ponts fédéraux Limitée a été incorporée en 1998 pour assumer les responsabilités de gestion non liées à la navigation de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agissait des biens de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et, en coentreprise avec ses partenaires américains, de la Corporation du pont international de la Voie maritime Ltée dont les actions ont été transférées à la SPFL. Simultanément, la SPFL s'occupait de la gestion de la portion canadienne du pont international des Mille-Îles. En 2000, la SPFL a acquis la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et une représentation à la Joint International Bridge Authority.

Depuis le 1^{er} octobre 1998, 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 appartient à La Société des ponts fédéraux Limitée. Le pont des Mille-Îles est exploité et entretenu conjointement à parts égales par le Canada et les États-Unis, en vertu d'un accord entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority.

En 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.

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 Limitée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.



Notre vision

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) vise à être reconnue comme un partenaire incontournable et à valeur ajoutée en matière de gestion, de construction et d'exploitation de ponts et d'infrastructures routières au Canada.

La qualité du travail effectué depuis 1998 a permis à la SPFL de mériter cette reconnaissance de la part du ministère des Transports du Québec (MTQ). En effet, dans le cadre du projet de l'autoroute 30 au Québec, le MTQ fera appel à l'expertise de la SPFL pour établir les paramètres de la planification, de la conception, de l'exécution et de la supervision des travaux de construction pour les ponts qui enjamberont le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent. En particulier, la SPFL aura le mandat, en vertu d'un accord avec le gestionnaire du projet, de surveiller les travaux et d'effectuer les audits qualité correspondants.

La SPFL poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception de partenaire incontournable auprès de l'ensemble des propriétaires d'infrastructures au Canada.

Notre mission

Faisant partie intégrante de l'activité économique du Canada, La Société des ponts fédéraux Limitée et ses filiales ont pour mission de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ponts et l'infrastructure de voirie qui relèvent de leur compétence afin de fournir aux usagers un transport sécuritaire, fiable et efficace.

Pour atteindre un tel but, la Société et ses filiales appliquent de saines pratiques de gestion et des politiques respectueuses de l'environnement, et s'assurent que leurs méthodes de communication visuelle donnent une représentation favorable des activités du gouvernement du Canada.



La Société canadienne de génie civil a rendu hommage à Glen Carlin, directeur général de PJCCI en reconnaissance de son importante contribution à la profession.

Nos valeurs

Afin de réaliser la mission de la SPFL, la direction et le personnel de la Société basent leurs décisions, leurs choix et leurs actions sur quatre valeurs principales :

TRAVAIL D'ÉQUIPE

Bâtir une équipe solide et dévouée

INNOVATION

Demeurer à la fine pointe de la technologie

EXCELLENCE

Être le chef de file en matière de gestion de ponts et d'infrastructures au Canada

PARTENARIAT

Collaborer étroitement avec nos partenaires dans la réalisation de nos activités

L'illustration la plus récente des résultats tangibles qu'engendre le respect de ces valeurs est l'extraordinaire succès de l'important projet de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier.

Le projet de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier, de l'ordre de 127 millions de dollars entrepris par notre filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, s'est achevé en novembre 2002, dans les délais prévus de deux ans. L'un des principaux objectifs du projet était de maintenir le flux de circulation et un taux élevé de satisfaction chez les usagers pendant l'exécution des travaux de construction. Nos professionnels ont innové en établissant une façon de faire qui est devenue la nouvelle norme en matière de réfection de ponts en milieu urbain. Grâce à la méthode conception-construction impliquant des panneaux préfabriqués pour le tablier et leur installation pendant la nuit et à une gestion de la circulation lors de la réfection, la priorité a été accordée aux usagers. Cette nouvelle façon de faire a fait en

sorte que 90 % de la clientèle n'a pas été affectée par les travaux. La consultation, la communication et la coordination entre les divers intervenants a contribué à l'atteinte des objectifs, en particulier ceux qui se rapportaient aux besoins des clients.

En reconnaissance des méthodes de construction innovatrices utilisées et de l'étendue du projet de réfection du tablier, l'Association des ingénieurs-conseils du Québec a décerné au projet son Prix d'excellence dans la catégorie infrastructure de transport. Le projet a également été primé par l'Institut d'acier d'armature du Québec et de l'American Concrete Institute – section du Québec et de l'est de l'Ontario.

Le projet a également reçu le 2003 PCI Design Award de la Precast/Prestressed Concrete Institute de Chicago, dans la catégorie meilleure réfection de pont (Best Rehabilitated Bridge). Le projet était en compétition avec plusieurs structures préfabriquées des États-Unis, du Mexique et du Canada.



ENGAGEMENT

Derrière chaque projet de la SPFL, de ses filiales et de chacun de ses employés, il y a l'engagement continu à mettre au service de ces clients toute l'étendue de leurs compétences.

L'importance de nos ressources humaines

Ce type de réalisation est possible grâce à l'expertise et à l'engagement de nos ressources humaines. Leur expertise dans les domaines de l'entretien, de la gestion de construction et de la sécurité d'infrastructures est aujourd'hui incontestable.

Un des défis de la SPFL consiste à garder ses professionnels à l'avant-garde de ces expertises et à poursuivre son travail afin d'harmoniser ses politiques et ses programmes de ressources humaines à l'échelle de l'organisation. La démarche de l'organisation pour ce qui est des activités de ressources humaines mise sur une productivité accrue et des relations harmonieuses afin de promouvoir le perfectionnement professionnel et d'améliorer la qualité des services offerts à ses clients.

NOS CLIENTS

Les ponts, les routes et les tunnels font partie intégrante du quotidien des gens : les banlieusards, les touristes, les voyageurs de même que les piétons les utilisent de façon régulière. Pourtant, on se rend très peu compte du rôle crucial qu'ils tiennent dans le commerce international, l'économie et les systèmes d'urgence ainsi que dans la sécurité du pays.

L'importance du fonctionnement efficace et sécuritaire des infrastructures gérées par la SPFL peut être illustrée par les données d'achalandage. Au total, toutes les structures de la SPFL reçoivent des déplacements annuels de véhicules estimés à plus de 148,9 millions et 8 millions d'usagers du transport en commun urbain. Derrière chaque projet de la SPFL, de ses filiales et de chacun de ses employés, il y a l'engagement continu à mettre au service de ces clients toute l'étendue de leurs compétences.

L'achalandage sur le pont international de la Voie maritime, le pont international des Mille-Îles et le pont international de Sault Ste. Marie a repris plus rapidement que prévu à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 et des mesures extraordinaires qui ont rapidement suivi. Cependant, le débit de circulation et les temps de contrôle plus longs sont responsables des retards de traitement qui ont des répercussions négatives sur le commerce. Les autorités canadiennes et américaines doivent répondre à de nouveaux impératifs en matière de sécurité à la frontière, le commerce international, le tourisme et l'efficacité de la circulation étant des considérations majeures dans l'atteinte des objectifs nationaux. La SPFL travaille en collaboration avec Transports Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, les agences des États et du gouvernement américains et l'administration des ponts afin d'évaluer les propositions de recours aux nouvelles technologies et à des initiatives en ce qui a trait aux opérations pour améliorer le débit de circulation.

NOS PARTENAIRES

À titre de partenaire incontournable du milieu, la SPFL exprime sa volonté de poursuivre et de consolider les partenariats en place et d'être attentive aux nouvelles opportunités de collaboration.

Les principaux véhicules utilisés par la SPFL pour maintenir des relations harmonieuses avec ses partenaires et pour demeurer à l'affût des nouvelles opportunités sont les suivants :

- Comité composé de représentants de Pont international des Mille-Îles, Transports Canada, le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada et le Conseil mohawk de Akwesasne pour discuter des problèmes et de l'exploitation du pont international de la Voie maritime avec la communauté mohawk;
- Comité directeur conjoint Canada-Québec afin de contribuer aux études relatives au projet d'implantation d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain dans la région de Montréal;
- Nouveau Comité Canada-Québec afin de parachever l'autoroute 30 sous forme de partenariat public-privé;
- Comité conjoint formé de représentants de SPFL et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation dont le rôle est d'appuyer la Corporation du pont international de la Voie maritime Limitée dans la réalisation de son mandat;
- Collaboration avec le ministère des Transports du Québec afin de mieux intégrer les Systèmes intelligents de transport de la Société au Centre de gestion des transports du Québec;
- Obtenir la participation des partenaires dans l'organisation d'événements spéciaux pour marquer le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier à l'été 2005;
- Collaboration avec la Société du Havre de Montréal, dont le mandat consiste à présenter un plan de développement stratégique pour le territoire du Port de Montréal, notamment l'amélioration de l'accès au Port;
- Collaboration avec le ministère des Transports du Québec et le Conseil mohawk de Kahnawake afin d'assurer une coordination efficace des travaux et de tenir compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans les décisions sur la réfection du tablier du pont Honoré-Mercier;
- Une étude binationale regroupant le département des transports de l'État de New York, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario, la SPFL et l'Administration des ponts se penchera sur les exigences à court terme et à long terme du pont des Mille-Îles et du pont international de la Voie maritime. Cette étude tiendra compte de la gamme complète des options pouvant améliorer la capacité du pont et rationaliser le flux des véhicules par les moyens suivants : investissements dans l'infrastructure, améliorations opérationnelles, techniques de traitement et de contrôle et applications de la technologie;
- Grâce aux efforts conjoints du ministère des Transports de l'Ontario, de la SPFL, de la Thousand Islands Bridge Authority et de Transports Canada, on étudie la possibilité d'ajouter une voie de circulation de l'autoroute 401 à la frontière au pont des Mille-Îles pour séparer la circulation des camions et des automobiles.

A red semi-truck with a white trailer is driving on a green suspension bridge. The bridge has a complex steel structure with cables and towers. The sky is blue with some clouds. The truck is in the foreground, moving towards the right. The bridge deck is asphalt with yellow lane markings. A street lamp is visible on the right side of the bridge.

PARTENARIAT

Notre objectif consiste à continuer à développer avec Transports Canada des opportunités de partenariats pour des projets qui faciliteront la circulation de marchandises entre le Canada et les États-Unis.



EFFICACITÉ

Au total, toutes les structures de la SPFL reçoivent des déplacements annuels de véhicules estimés à plus de 148,9 millions et quelque 8 millions d'usagers du transport en commun urbain.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2002-2003

Considérations économiques

Le développement et la croissance de l'économie canadienne ont toujours reposé sur le transport nord-sud et est-ouest. Divers facteurs comme l'accroissement démographique, l'augmentation du nombre de voyageurs, l'intensification du commerce et l'évolution de l'industrie du transport routier ont contribué à accroître la demande pour des services de transport terrestre améliorés qui sont les activités de base de la SPFL.

Les infrastructures sous la gouverne de la SPFL jouent un rôle déterminant tant pour l'économie régionale et provinciale que pour le commerce international. Ensemble, elles ont garanti plus de 148,9 millions de passages de véhicules en 2002-2003.

Plus particulièrement, le nombre de camions qui traversent le pont Champlain a doublé entre 1993 et 2002, soit une hausse de 11 % par année. En 2002, 4,5 millions de camions ont utilisé le pont, comparativement à moins de 2 millions en 1992.

Cette augmentation du nombre de camions a eu un impact direct sur la structure du pont qui n'a pas été conçue pour recevoir un tel nombre de camions. C'est pourquoi la SPFL a démontré l'urgence d'une nouvelle voie de contournement de Montréal (l'autoroute 30) qui verra le jour à court terme. Une étude récente pour le compte de PJCCI démontre

que, sans l'autoroute 30, le nombre croissant de camions sur le pont Champlain aura pour effet de diminuer la vie utile du pont de façon significative.

De plus, le pont international de la Voie maritime et le pont international des Mille-Îles arrivent respectivement au septième et huitième rang des ponts internationaux à péage les plus achalandés au Canada.

Qui plus est, dans le Montréal métropolitain, la densité de la population est très élevée et, depuis quelques années, on note une augmentation soutenue de la circulation sur les infrastructures de la Société. Cela est attribuable, entre autres choses, au phénomène de l'expansion tentaculaire, à l'augmentation du nombre de voitures sur la Rive-Sud et à l'intensification du transport routier.

Les traversées des Mille-Îles, d'Ogdensburg, de la Voie maritime et du pont Champlain représentaient 12 % du commerce d'exportation vers les États-Unis et 8 % de la valeur totale des importations en provenance des États-Unis en 1995. Ces traversées ont soutenu le commerce à raison de 75 millions de dollars par jour. On a estimé le commerce d'exportation vers le Canada à 300 000 emplois aux États-Unis, à 55 000 dans l'État de New York et à 25 000 dans la région du nord de New York et ces chiffres devraient doubler d'ici 2020¹.

Statistiques

INFRASTRUCTURES	PASSAGES DE VÉHICULES EN 2002-2003
PONT CHAMPLAIN	49 100 000
PONT JACQUES-CARTIER	44 000 000
TUNNEL MELOCHEVILLE	4 000 000
PONT HONORÉ-MERCIER	28 000 000
PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES	2 200 000
PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME	2 500 000
PONT SAULT STE. MARIE	2 100 000
AUTOROUTE BONAVENTURE	17 000 000
TOTAL	148 900 000

¹ Northern NY Border Crossing Study, Sear-Brown Group, décembre 1998.

Certains facteurs externes qui ont eu un impact sur les opérations

Certains facteurs externes, hors du contrôle de la SPFL, ont eu un impact sur les opérations, tant sur le volume de passages que sur le flux de circulation.

Les États-Unis connaissent un ralentissement économique depuis environ deux ans, ce qui affecte le volume des importations et donc des passages transfrontaliers.

Par ailleurs, depuis la recrudescence des activités terroristes internationales, les contrôles douaniers se sont vus resserrés, ce qui affecte du même coup le flux de la circulation sur les ponts internationaux.

Opportunités examinées

En collaboration avec la Commission de la capitale nationale (CCN) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), la SPFL a commandé une étude de diligence raisonnable en matière d'ingénierie visant à circonscrire les besoins d'immobilisations et d'exploitation des cinq ponts de la Région de la capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. L'étude s'est penchée sur les scénarios relatifs à la propriété des cinq ponts. Les scénarios prévoient que la gestion financière relèverait de la CCN tandis qu'une seule entité gouvernementale, à savoir la SPFL, gérerait l'exploitation intégrée des cinq ponts.

Par ailleurs, dans un souci d'optimiser le flux de circulation dans la région métropolitaine de Montréal, la SPFL a commandé plusieurs études de trafic et de faisabilité en ce qui a trait à la voie de contournement de Montréal par l'autoroute 30. La SPFL a réussi à démontrer l'urgence d'agir en raison du degré de congestion des ponts, faute de quoi des problèmes de circulation importants seraient à envisager à court terme.

Bref, l'achèvement de l'autoroute 30 et de ses raccordements avec les autoroutes existantes se fera en deux tronçons. Le premier tronçon à quatre voies séparées, de près de huit kilomètres, sera construit entre Candiac et Sainte-Catherine. Un deuxième tronçon de 35 kilomètres à quatre voies séparées sera construit entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. Ce dernier tronçon comprendra deux ponts importants qui enjamberont le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent. On prévoit un partenariat entre les secteurs public et privé pour ce tronçon.

Le 6 mars, les autorités des gouvernements fédéral et provincial ont annoncé leur engagement respectif d'achever la construction de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion d'ici 2009.



Pont **Champlain** Bridge

AUT. 20 OUEST
CONGESTION

La Société des ponts fédéraux Limitée
The Federal Bridge Corporation Limited

Canada

TECHNOLOGIE

En 2002, la SPFL a investi plus de 2 millions de dollars dans l'installation d'un nouveau réseau de communication faisant appel à la technologie des fibres optiques pour le système de surveillance par télévision en circuit fermé aux ponts Champlain et Jacques-Cartier.



ENVIRONNEMENT

Avec la décision du Canada de se conformer au Protocole de Kyoto, l'orientation de la Société concernant les questions environnementales a été solidifiée.



Tunnel de Melocheville

Service à la clientèle et relations avec les intervenants

La SPFL est consciente qu'une circulation fluide sur ses ouvrages aura un impact favorable considérable sur l'économie régionale, provinciale et canadienne, la sécurité des usagers et l'environnement. Nos professionnels sont donc constamment à la recherche d'avenues de solution pour désengorger la circulation sur les ponts.

Système de train léger

La SPFL siège au comité directeur conjoint Canada-Québec qui étudie la faisabilité d'implanter un système de train léger dans la région de Montréal.

En 2001, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Développement économique Canada (DEC) et de la SPFL, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, a accepté, en vertu d'une formule de partage égal des coûts, d'octroyer 14 millions de dollars pour une étude d'opportunité et de faisabilité comme préalable à l'élaboration d'un système de train léger. La contribution de la Société se chiffre à un million de dollars. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été choisie pour administrer les études et présenter un rapport au comité directeur conjoint Canada-Québec.

Le partenariat entre les gouvernements du Québec et du Canada vise à concevoir une proposition pour un système de train léger le long du corridor de l'autoroute 10, vers le centre-ville de Montréal. Cette collaboration insiste sur la nécessité de trouver une solution à long terme pour le transport public le long du corridor en utilisant l'actuelle estacade du pont Champlain.

S'il se réalise, ce projet servira à désengorger les ponts et est reconnu pour sa contribution positive à l'environnement et à l'économie de la région de Montréal. Le système de train léger pourrait permettre le maintien de la capacité du transport public dans le corridor du pont Champlain tout en éliminant à peu près 1 500 véhicules à l'heure en période de pointe sur les ponts de la Rive-Sud.

On a déjà déterminé le tracé final, la technologie du système et la demande anticipée en terme de circulation. Les études techniques, à l'étape de la conception préliminaire, ont été achevées et les études environnementales sont presque terminées.



Estacade du pont Champlain



Panneau à message variable à l'entrée du pont Jacques-Cartier



Pont international des Mille-Îles

Système de surveillance par télévision en circuit fermé

En 2002, la SPFL a investi 2,2 millions de dollars pour la modernisation du Système de surveillance par télévision en circuit fermé et des réseaux de télécommunications sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain et sur l'autoroute Bonaventure.

Les travaux comprenaient l'installation de caméras couleur supplémentaires et le remplacement du réseau de surveillance à l'aide de fibre optique. Cela s'est traduit par une amélioration de la qualité des signaux et un système plus souple et plus efficace. En 2003, la Société prévoit remplacer les caméras noir et blanc qui restent par des caméras couleur.

Un premier contrat de 970 000 dollars en travaux de génie civil a été achevé en août 2002. Ensuite, un deuxième contrat de 1 018 000 dollars a été attribué en septembre 2002 pour la mise en place du système.

Cet investissement fait partie des Systèmes intelligents de transport (SIT) visant à améliorer le déplacement des véhicules.

Pont des Mille-Îles

VOIE DE CIRCULATION SUPPLÉMENTAIRE

On étudie la possibilité d'ajouter une voie de circulation supplémentaire de l'autoroute 401 à la frontière au pont des Mille-Îles pour séparer les camions et les automobiles. L'élargissement de la travée est du pont accélérera le flux de circulation des camions aux douanes canadiennes.

Environnement

La SPFL étudie actuellement des avenues de solution pour remplacer la travée élevée nord du pont international de la Voie maritime. Dans le cadre de ce projet, pour respecter la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, la Société a commandé une évaluation environnementale au coût de 500 000 dollars. Cette dernière est sur le point d'être terminée.

Dans le cadre de ce projet, la CPIVM a dû régulièrement négocier avec le Conseil mohawk de Akwesasne afin de régler certains points en litige qui ne relèvent pas de la Société, ce qui a eu pour effet de retarder le processus.

An aerial photograph of the Jacques-Cartier Bridge in Montreal, Canada, during a major renovation project. The bridge's iconic green steel truss structure is visible, spanning across a wide river. Large red cranes with 'GUAY' written on them are positioned on the bridge deck, which is partially closed to traffic. The scene is set against a backdrop of a city skyline and a hazy sky. A decorative graphic of white lines crisscrossing over a blue and green background is overlaid on the bottom half of the image.

ENTRETIEN

Le projet de 127 millions de dollars pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, le projet de réfection le plus important jamais entrepris sur un pont canadien.



Démolition du trottoir existant pour aménager la piste cyclable



Mise en place d'une dalle de la chaussée

Infrastructures

La SPFL et ses filiales ont continué de réaliser les travaux planifiés sur les infrastructures. Cependant, l'année a été particulièrement marquée par la seconde phase de la réfection du pont Jacques-Cartier.

Le projet de 127 millions de dollars pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, le projet de réfection le plus important jamais entrepris sur un pont canadien, a mis à l'épreuve les compétences d'ingénierie, la technologie traditionnelle, les méthodes de coordination de projet et le débit de circulation.

Depuis plus de 35 ans, le nombre d'automobiles et de camions a augmenté de façon fulgurante dans la grande région de Montréal sans l'addition de nouvelles infrastructures pour les desservir. La conséquence directe de cette augmentation est que les ponts Jacques-Cartier et Champlain sont devenus les ponts les plus achalandés par voie en Amérique du Nord et sont depuis quelques années surutilisés.

Par conséquent, nous nous devons de trouver une méthode de construction pouvant assurer à nos usagers l'accès aux cinq voies de circulation aux heures de pointe.

La méthode du béton « coulé en place » normalement utilisée pour le remplacement du tablier d'un pont aurait eu des effets très nocifs sur les 44 millions d'usagers du pont Jacques-Cartier soit :

- La nécessité de fermer deux voies en tout temps sur le pont pendant la construction aurait créé des bouchons monstres de deux à trois heures aux heures de pointe pour tous les ponts de la Rive-Sud de Montréal;
- Un délai de construction d'environ quatre ans au lieu d'une réalisation sur deux ans;
- Un produit fini de moindre qualité et durabilité.



Une étude de trafic nous a permis de constater que 90 % de notre clientèle utilisait le pont entre 5 h 30 et 20 h 30.

Il a donc été décidé de fermer le pont la nuit pour la construction du nouveau tablier.



Démolition des vieilles dalles du pont pour leur recyclage en agrégats



Ajustement d'une section du joint de dilatation à trois modules

Une étude de trafic nous a permis de constater que 90 % de notre clientèle utilisait le pont entre 5h30 et 20h30. Il a donc été décidé de fermer le pont la nuit pour la construction du nouveau tablier, alors que les autres ponts de la Rive-Sud pouvaient recevoir le 10 % d'utilisateurs du pont Jacques-Cartier sans problème.

La construction s'est faite selon la méthode de la conception-construction (design-build) en remplaçant le vieux tablier la nuit, à l'aide de dalles de béton préfabriquées dans une usine adjacente au pont.

Le projet consistait à remplacer entièrement le tablier de béton armé, comportant cinq voies de circulation sur une longueur de 2,7 kilomètres, par un nouveau tablier principalement constitué de dalles de béton préfabriquées reliées par des câbles d'acier sous tension. Les travaux de construction de la deuxième phase portaient sur la section nord du tablier du pont, entre le pavillon de l'île Sainte-Hélène et l'est de Montréal. Au cours de la saison de construction 2002, 1 030 panneaux du tablier ont été installés et des améliorations ont été apportées à la géométrie du pont, à une section appelée la « courbe Craig ». Les travaux ont été achevés en novembre, dans les délais prévus de deux ans.

Le projet a innové en établissant une façon de faire qui est devenue la nouvelle norme en matière de réfection de ponts en milieu urbain, et a attiré l'attention des ministères des transports du Québec et de l'Ontario, de Transports Canada, de l'Association canadienne de la construction et de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec.

Le projet a également reçu le 2003 PCI Design Award de la Precast/Prestressed Concrete Institute de Chicago, dans la catégorie meilleure réfection de pont (Best Rehabilitated Bridge). Le projet était en compétition avec plusieurs structures préfabriquées des États-Unis, du Mexique et du Canada.



Mise en place de la première couche de bitume



INNOVATION

Au cours de la saison de construction 2002, 1 030 panneaux du tablier ont été installés et des améliorations ont été apportées à la géométrie du pont, à une section appelée la « courbe Craig ».

A person wearing a purple jacket and a helmet is riding a bicycle on a green steel truss bridge. The bridge has a concrete path and metal railings. The background shows a body of water and a distant shoreline with a lighthouse and a tower. The sky is blue with some clouds. A decorative white grid pattern is overlaid on the bottom half of the image.

SÉCURITÉ

La SPFL est constamment en quête de moyens pour améliorer la sécurité et la protection des usagers qui empruntent les infrastructures.



Sécurité et protection

La SPFL est constamment en quête de moyens pour améliorer la sécurité et la protection des usagers qui empruntent les infrastructures.

Évaluation de sécurité

La SPFL a financé une étude sur l'évaluation des risques et les mesures de sécurité pour deux de ses ponts internationaux, le pont international de la Voie maritime et la partie canadienne du pont des Mille-Îles; elle a aussi participé au financement de l'étude à Sault Ste. Marie et a financé l'étude sur ses structures dans la région de Montréal. Le consultant spécialiste de la sécurité et de la sûreté embauché par Transports Canada a coordonné l'étude qui portait également sur d'autres structures, notamment les ponts interprovinciaux régis par le gouvernement fédéral.

L'évaluation de sécurité comprenait la préparation de rapports d'analyse des risques pour chacune des infrastructures qui examinaient la vulnérabilité de la structure advenant d'éventuels actes criminels ou de terrorisme. En 2002, les filiales ont intensifié la surveillance de leurs infrastructures et entrepris la mise en œuvre des recommandations émanant des rapports.

Les évaluations des risques ont été mises à jour pour les biens de PJCCI en 2002 et 2003. De plus, PJCCI a signé une entente avec la Sûreté du Québec et les « Peace Keepers » de Kahnawake pour l'exécution d'inspections régulières des structures des ponts Jacques-Cartier et Champlain et de la portion fédérale du pont Honoré-Mercier. Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée mettra également en œuvre, en 2003, plusieurs mesures de sécurité définies dans l'étude de 2002.

Barrière protectrice pour les piétons

En 2002, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a fait partie d'un groupe qui a étudié les suicides sur le pont Jacques-Cartier à Montréal. À l'automne 2002, la SPFL a annoncé qu'elle allait entreprendre une étude de faisabilité pour évaluer la possibilité d'installer des barrières protectrices spéciales.



Partenariats

Tous les projets réalisés par la SPFL et ses filiales comprennent la formation de tables de concertation afin de consulter tous les intervenants. Au cours de l'année, des tables de concertation ont été créées lors de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier et pour sensibiliser les gouvernements à l'urgence d'agir face au projet de l'autoroute 30. Cette façon de faire dans ces deux dossiers a démontré clairement l'efficacité et la pertinence de cette formule.

De plus, la SPFL a établi des relations de travail avec des organismes du gouvernement américain et des États américains, des organismes des gouvernements provinciaux et fédéral canadiens, des conseils des Premières Nations, des gouvernements municipaux et des associations corporatives et communautaires. Les impératifs de la sécurité frontalière réunissent bon nombre de ces groupes; les questions sociales, financières et environnementales en préoccupent d'autres; et un flux de circulation efficace et sans danger intéresse tous ceux avec qui la SPFL fait affaire.

Gestion de la performance

De façon à poursuivre l'évolution de la gestion de sa performance, la SPFL a mandaté Conseils et Vérification Canada, une agence de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, afin de l'aider à développer un système de mesures et d'indicateurs de rendement convergeant, notamment, sur la mission, les objectifs et les services au public, par lequel on mesure l'incidence des activités de la SPFL sur les intérêts nationaux et le mandat ministériel.

Les indicateurs de performance retenus pourront être appliqués en 2003-2004.



Pont international de Sault Ste. Marie



M. Hendrik H. Saaltink, directeur général du pont international de la Voie maritime



GESTION

La Société a adopté une démarche commerciale dans la gestion et l'exploitation de ses ponts et cherche sans cesse de nouveaux débouchés pour accroître les revenus et réduire les coûts.



RENTABILITÉ

On a estimé le commerce d'exportation vers le Canada à 300 000 emplois aux É.-U., à 55 000 dans l'État de New York et à 25 000 dans la région du nord de New York et ces chiffres devraient doubler d'ici 2020.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

Survol de l'exercice 2002-2003

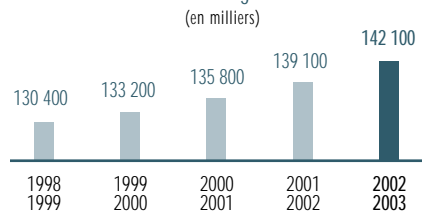
	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003
<i>en milliers de dollars</i>					
Revenus	2 713	6 759	10 299	12 091	13 219
Dépenses	12 112	32 400	38 497	41 857	33 805
Proportion des dépenses couvertes par les revenus	22,4 %	20,9 %	26,8 %	28,9 %	39,1 %
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 629	25 168	27 966	26 726	23 345
Acquisitions d'immobilisations	144	2 877	6 612	68 347	61 646
Amortissement des immobilisations	1 260	2 740	3 249	3 658	4 122



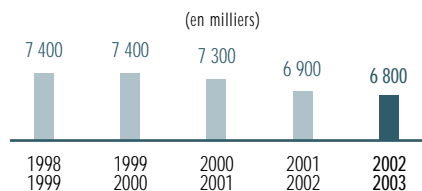
Boutique hors taxes au pont international de la Voie maritime

Les revenus de la Société n'ont cessé de croître depuis sa constitution. Les revenus ont en effet passé de 2,7 millions de dollars en 1998-1999 pour un exercice financier de six mois à 13,2 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003.

NOMBRE DE PASSAGES Installations de la région de Montréal



NOMBRE DE PASSAGES Ponts internationaux



Quant au nombre de passages, il y a eu un accroissement aux ponts de la région de Montréal et une réduction aux ponts internationaux. Au total, l'achalandage s'est accru légèrement au cours des cinq exercices. Notons que les données d'achalandage pour chacun des exercices sont pour des années complètes, et ce, depuis 1998, et non sur l'achalandage à compter de l'intégration des filiales à la SPFL.

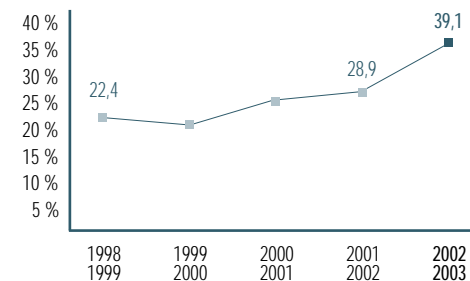
Les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation servent à financer le déficit d'exploitation des ponts de la région de Montréal, ces derniers n'ayant pas de péage. Le défi est d'optimiser la gestion de tous les projets de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, propriétaire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

Les acquisitions d'immobilisations ont été de 61,6 millions de dollars au cours du dernier exercice et de 68,3 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Elles ont été principalement constituées de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Ce projet de 127 millions de dollars a été complété avec succès et à l'intérieur des délais prévus.

La Société a adopté une démarche commerciale dans la gestion et l'exploitation de ses ponts et cherche sans cesse de nouveaux débouchés pour accroître les revenus et réduire les coûts. Sa politique de péage et ses projets visant à réduire les coûts en recourant à l'impartition des services ainsi que ses mesures d'efficacité en attestent. La SPFL et ses filiales recherchent des possibilités génératrices de recettes à chacun de ses emplacements à la suite des projets fructueux réalisés à Montréal. Les panneaux publicitaires du secteur privé à Montréal rapporteront environ 60 millions de dollars grâce à un contrat de 15 ans; près de 95 % de ces revenus seront réinvestis dans les ponts de Montréal.

À des fins de gestion budgétaire, on suppose que la circulation, et par conséquent les recettes de péage, augmentera légèrement en 2003, par rapport à 2001. Une telle hausse, cependant, est largement assujettie à des facteurs politiques et économiques.

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS

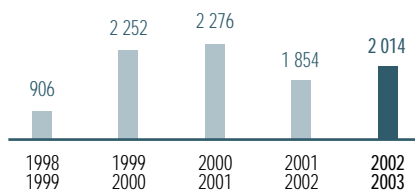


Les dépenses ont connu une baisse importante au cours de l'exercice 2002-2003. Cette baisse est essentiellement attribuable à une baisse des coûts d'entretien.

La SPFL est fière d'avoir pu améliorer la proportion des dépenses couvertes par ses revenus. Cette dernière est passée de 22,4 % en 1998-1999 à 28,9 % en 2001-2002 et à 39,1 % en 2002-2003.

REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

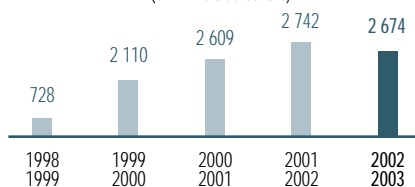
(en milliers de dollars)



Les revenus d'exploitation du pont international des Mille-Îles représentent la quote-part du bénéfice net de la SPFL pour l'exploitation de ce pont. Ces revenus ont légèrement augmenté au cours du dernier exercice.

BAUX ET PERMIS

(en milliers de dollars)



Après avoir connu une croissance soutenue, les revenus des baux et permis des ponts autres que du pont international des Mille-Îles ont présenté une légère diminution en 2002-2003. Il s'agit d'une indication qu'un plateau a été atteint et qu'il faudra consacrer des efforts importants pour augmenter ces revenus.

Analyse des revenus

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

Les passages, en particulier du transport routier, ont repris plus rapidement que prévu à la suite des événements tragiques de septembre 2001. De plus, la Thousand Island Bridge Authority a modifié sa politique de péage. Elle a commencé à appliquer partiellement l'équivalence des devises pour les péages en augmentant uniquement les péages en devise canadienne au poste de péage américain. L'équivalence complète des péages est entrée en vigueur le 1^{er} février 2003.

Le 1^{er} mars 2002, la SPFL a procédé à une augmentation de 30 % des péages au pont international de la Voie maritime.

L'augmentation des péages et la récupération de l'achalandage perdu dans la foulée des événements du 11 septembre 2001 ont permis une augmentation des revenus de péage. La SPFL compte faire en sorte que les revenus tirés de ses infrastructures soient optimisés.

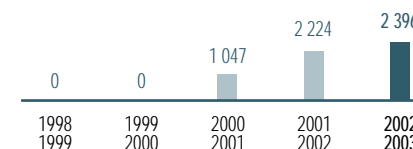
Comme les ponts à péage doivent être autofinancés, la nécessité que ces ponts génèrent des revenus suffisants pour couvrir tous leurs frais, incluant les dépenses en immobilisations, est cruciale. À cet égard, les éléments suivants mettent une pression importante sur la génération des revenus :

- L'augmentation des contrôles douaniers à la suite des événements du 11 septembre 2001;
- Le fait que 95 % de l'achalandage du pont de Sault Ste. Marie ne soit pas de l'achalandage commercial, mais plutôt des déplacements non obligatoires; il y a donc une élasticité de prix importante.

Le pont international de Sault Ste. Marie a connu une baisse de la 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 rajustements de péage nécessaires ou les reports de projets d'immobilisations pour assurer l'autosuffisance. Si aucune mesure n'est prise, les propriétaires risquent de connaître un déficit d'ici environ cinq ans.

PANNEAUX PUBLICITAIRES

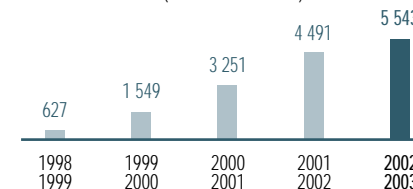
(en milliers de dollars)



Les revenus des panneaux publicitaires ont été légèrement plus élevés que ceux de l'année précédente. Ils sont toutefois plus de deux fois plus élevés qu'au cours de l'exercice 2000-2001. La SPFL compte continuer de travailler à maximiser ce type de revenus.

PÉAGES

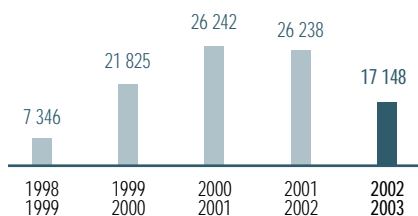
(en milliers de dollars)



L'équivalence des devises a été atteinte avec cette hausse, la première depuis 1991, et la tarification des péages est actuellement égale ou supérieure à celle des autres postes de péage sur le fleuve Saint-Laurent. Néanmoins, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péage.

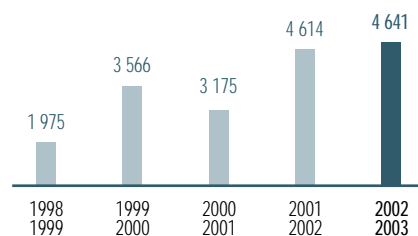
Analyse des dépenses

ENTRETIEN
(en milliers de dollars)



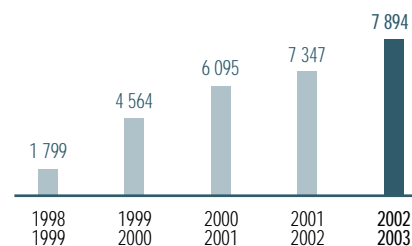
Les dépenses d'entretien ont connu une baisse très significative de près de 10 millions de dollars en 2002-2003. Cette réduction est principalement attribuable à la réduction des dépenses des ponts de la région de Montréal, où les coûts d'entretien ont été de 8,2 millions de dollars inférieurs à ceux de l'année précédente. Cette dernière réduction s'explique par des coûts d'entretien qui ont été capitalisés dans le cadre de la réfection du pont Jacques-Cartier et par d'autres charges qui ont été reportées. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient donc être plus élevées qu'au cours de la dernière année, compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport à ce qui était prévisible au moment de leur construction et par l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

FONCTIONNEMENT
(en milliers de dollars)



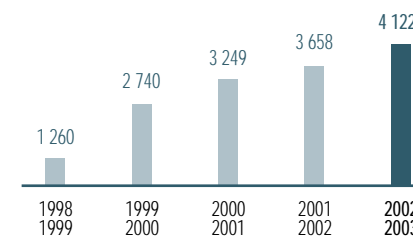
Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal. Il y a stabilité de la charge de fonctionnement à la suite du contrat conclu avec la Sûreté du Québec pour la surveillance des ponts. Ce contrat est de l'ordre de 3 millions de dollars annuels.

ADMINISTRATION
(en milliers de dollars)



Les coûts d'administration sont stabilisés à environ 7,5 millions de dollars par an depuis l'intégration de la dernière filiale qui a été acquise en octobre 2000. La SPFL compte continuer à faire en sorte que ses frais généraux soient contrôlés.

AMORTISSEMENT
(en milliers de dollars)



L'augmentation des coûts d'amortissement est attribuable aux dépenses en immobilisations importantes réalisées au cours des dernières années ainsi qu'à l'ajout de nouvelles filiales. Les données de 2002-2003 intègrent une charge d'amortissement du coût de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier pour une période de trois mois. Cette charge est de 800 000 dollars. N'eût été de cette charge, la charge d'amortissement de l'exercice aurait été inférieure à celle de l'exercice précédent.

Flux de trésorerie



	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	1999	2000	2001	2002	2003	2003
<i>en milliers de dollars</i>						
Activités d'exploitation	2 586	2 376	894	2 578	7 332	
Activités d'investissement	4 288	(2 683)	(5 100)	(64 189)	(61 628)	
Activités de financement	2 925	267	9 515	66 134	55 575	
Total	9 799	(40)	5 309	4 523	1 279	

Les flux de trésorerie provenant de l'exploitation ont toujours été positifs; les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation sont nécessaires pour y parvenir. Quant aux activités d'investissement et de financement des deux derniers exercices, elles sont essentiellement reliées à l'important projet de réfection du pont Jacques-Cartier, qui a coûté à lui seul 127 millions de dollars engagés principalement au cours de cette période.



ÉVOLUTION

La SPFL travaille en collaboration avec Transports Canada et d'autres intervenants afin d'évaluer les propositions de recours aux nouvelles technologies et autres initiatives visant à améliorer le débit de la circulation aux douanes et sur ses ponts internationaux.

NOS DÉFIS

Nos défis à l'égard du service à la clientèle

Soucieuse d'étudier les avenues de solution pour assurer une circulation fluide sur ses ouvrages, la SPFL maintiendra sa participation au comité directeur conjoint Canada-Québec afin de contribuer aux études relatives au système de train léger dans la région métropolitaine de Montréal.

De plus, elle fera partie du nouveau Comité Canada-Québec pour le parachèvement de l'autoroute 30, où elle assumera un rôle actif pour la conception et la réalisation des deux ponts majeurs sous forme de partenariat public-privé.

La SPFL aura le mandat, en vertu d'un accord avec le ministère des Transports du Québec, de surveiller les travaux et d'effectuer les audits qualité correspondants.

Lorsqu'elle sera achevée, l'autoroute 30 :

- fournira une autoroute de dégagement continu au sud de Montréal, de son intersection avec l'autoroute 20 à Sainte-Julie jusqu'à la jonction des autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion, et elle améliorera le flux le long des autoroutes 10, 15, 20 et 40, ce qui augmentera l'efficacité du réseau routier;
- diminuera le nombre de camions (plus de 2 millions par an) sur les ponts existants, ce qui réduira l'entretien et prolongera la vie utile de ces ponts;
- facilitera l'accès aux marchés de l'Ontario, du centre des États-Unis, de l'est du Québec et des Maritimes;
- réduira la congestion sur le réseau de l'île de Montréal et sur les ponts qui la relient à la Rive- Sud;
- atténuera les problèmes de congestion sur l'autoroute 132, ce qui contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- permettra un service direct et tout à fait sécuritaire aux grands parcs industriels et aux autres pôles de croissance sur la Rive-Sud et éloignera les véhicules lourds et le transport de matières dangereuses des villes et des villages et d'autres zones vulnérables;
- répondra aux besoins exprimés par les résidents, les entreprises, les expéditeurs et l'industrie du transport.



Travaux dans le tunnel de Melocheville

À Montréal, la SPFL finira de remplacer les anciennes caméras noir et blanc par des caméras couleur et de moderniser le système de surveillance en utilisant la fibre optique. Les améliorations effectuées au système devraient être opérationnelles au cours de l'automne 2003.

Elle poursuivra par ailleurs sa collaboration à l'étude portant sur l'ajout d'une voie de circulation supplémentaire de l'autoroute 401 à la frontière au pont international des Mille-Îles.

La SPFL et ses filiales continueront à réaliser les travaux planifiés sur les infrastructures. Parmi les faits saillants, notons les suivants :

- Réintroduction du programme de nettoyage et de peinture des structures, en particulier pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain;
- Planification et études d'avant-projets pour remplacer le tablier du pont Honoré-Mercier (projet de remplacement de 62,5 millions de dollars prévu pour 2008);
- Réfection des approches du tunnel Melocheville dans son ensemble et du tube sud, décapage des façades et réfection du système d'éclairage (3,2 millions de dollars);
- Élargissement du pont du Chenal-est à la suite des évaluations environnementales afin d'améliorer la circulation des camions sur le pont international des Mille-Îles;
- Réparation de 30 à 40 emplacements du pont international de la Voie maritime en 2003-2004 et au cours des années suivantes. Peu importe le résultat de l'évaluation environnementale, la SPFL devra remplacer ou réparer le tablier du pont du Chenal-nord dans environ cinq ans;
- Élaboration d'une planification conceptuelle du déplacement du poste de péage au pont international de la Voie maritime;
- Évaluation des divers scénarios et options possibles afin de permettre à la Société de souligner le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier en 2005.

Sécurité

La SPFL attache une importance capitale à la sécurité des usagers qui empruntent ses ouvrages. Le comité de gestion des risques de la SPFL a déterminé les principaux risques liés à l'exploitation de ses biens. Dans les filiales, les plans de préparation aux situations d'urgence sont révisés et mis à jour au besoin.

À la CPIVM, des recommandations sur l'évaluation de sécurité seront examinées et on établira les priorités de mise en œuvre. La CPIVM passera aussi en revue son plan d'urgence et de gestion de crise et participera aux réunions de planification d'urgence et aux exercices régionaux. La CPIVM a également l'intention de participer aux réunions de coordination du plan d'urgence avec d'autres filiales, d'harmoniser le format du plan d'urgence et d'assurer la liaison avec Transports Canada pour les études à venir et les programmes de sécurité financés. La direction qui voit aux intérêts de la SPFL au pont de Sault Ste. Marie prévoit également effectuer une étude de sécurité semblable.

De plus, la SPFL poursuivra son entente avec le ministère des Transports du Québec afin d'intégrer les Systèmes intelligents de transport (SIT) de la Société au centre de gestion des transports du ministère et continuera d'afficher des messages en temps réel à propos de la congestion, des travaux de construction ou des questions de sécurité puisque le projet s'est révélé efficace.

La PJCCI ajoutera des caméras à ses structures et prendra les mesures nécessaires pour assurer le suivi des recommandations découlant de l'étude de Transports Canada sur l'intensification des mesures de sécurité sur les ponts fédéraux.



Poste de péage au pont international de la Voie maritime



DÉFI

La société appliquera dorénavant l'expertise exceptionnelle acquise lors du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier aux projets similaires à venir dont le pont Honoré-Mercier fait partie.

Nos défis à l'égard des ressources financières

Les infrastructures exploitées par la SPFL sont de deux types : des ponts internationaux dont les revenus en péages compensent les coûts d'exploitation et l'entretien, et des ponts dans la région de Montréal largement financés par des crédits parlementaires.

La recherche de solutions au financement des coûts de réfection majeure

Le défi le plus important de la SPFL a trait au financement des coûts de réfection majeure et de construction.

En effet, dans le cas des ponts internationaux, la SPFL et ses filiales ne disposent pas de réserve de capital et possèdent pour la plupart très peu de fonds de roulement. Or, les revenus de péage sont nécessaires pour couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien.

La Société prévoit élaborer des scénarios par lesquels l'autosuffisance de tous ses ponts à péage sera assurée d'ici vingt-cinq ans. D'après les travaux préliminaires, Sault Ste. Marie présentera le plus grand défi, suivi de près par la CPIVM où les Mohawks d'Akwesasne sont exonérés de péage sur le pont, ce qui laisse à la charge de moins de 40 % du public voyageur l'ensemble des coûts d'exploitation et d'entretien des structures.

Parallèlement à l'analyse de différents scénarios d'autofinancement, la SPFL compte travailler conjointement avec le Conseil du trésor, Transports Canada et le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada afin de définir des mesures qui permettront de récupérer les montants équivalents aux passages gratuits consentis à la communauté mohawk (équivalant à plus de 60 % des passages par année). Avec 100 % des péages, la Corporation du pont international de la Voie maritime (CPIVM) pourrait défrayer ses coûts d'exploitation et d'entretien et les coûts de réfections majeures.

La SPFL et sa filiale CPIVM comptent également étudier les diverses sources potentielles de revenus pouvant être générées par le biais de programmes fédéraux spéciaux pour les ponts internationaux et les traversées interfrontalières.

Finalement, en plus d'inciter toutes les traversées internationales à maintenir la parité avec les homologues américains, la SPFL et sa filiale CPIVM augmenteront les péages tous les trois ans. Les augmentations seront limitées à l'accroissement de l'inflation, afin de maintenir sa position concurrentielle et de ne pas désavantager les usagers. Toute érosion supplémentaire de la base des revenus de péage détériorerait la situation économique de CPIVM.

Quant aux infrastructures de la région de Montréal, la SPFL et sa filiale poursuivront leurs recherches de solutions novatrices pour le financement des réfections majeures. En effet, le caractère limité des fonds publics et l'absence de revenus de péage rendent indispensable le recours à des modes de financement alternatifs. Le succès de la vente d'espace publicitaire illustre bien les avantages financiers importants de solutions novatrices.



Autoroute Bonaventure



Boutique hors taxes au pont international des Mille-Îles



Revue des accords binationaux

SAULT STE. MARIE

Le conseil d'administration de St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) a enjoint ses personnes nommées au Joint International Bridge Authority (JIBA) de négocier des modalités plus acceptables pour l'accord intergouvernemental entre la Compagnie et l'État du Michigan.

L'un des grands problèmes de l'accord est la demande de paiements de parité à verser au département des transports du Michigan pour toute dépense engagée dans les installations de Douanes ou d'Immigration Canada. Cette demande n'existe pour aucun autre pont international au Canada. Douanes Canada a signifié un avis qu'elle aura besoin d'améliorations majeures d'ici environ cinq ans qui coûteront environ 9 millions de dollars (18 millions de dollars avec le paiement de parité). Aucune provision n'a été faite à cet effet dans les prévisions budgétaires.

De plus, l'accord ne tient pas compte des droits de la SMRBC à titre de propriétaire de la partie canadienne du pont international et ne traite pas non plus des obligations en vertu d'un financement déficitaire. Une proposition sera présentée à JIBA et au département des transports du Michigan dans l'espoir d'arriver à une résolution amicale. Transports Canada participe à part entière à ce processus.

Advenant l'impossibilité de négocier des modalités plus acceptables, la SMRBC exécutera la clause de résiliation d'un an contenue dans l'Accord.

Nos défis à l'égard de la préservation de l'environnement

Avec la décision du Canada de se conformer au Protocole de Kyoto, l'orientation de la Société concernant les questions environnementales a été solidifiée.

La travée nord élevée du pont international de la Voie maritime exigera sous peu d'importantes dépenses en immobilisations. Les consultants retenus pour étudier les conséquences financières si l'on conserve la travée existante plutôt que de la remplacer par un pont bas confirment les avantages financiers importants de cette dernière option. Une évaluation environnementale de 15 mois pour étudier les coûts, les avantages et les répercussions de chaque option devrait être achevée en 2003, en attente de la résolution des préoccupations exprimées par le Conseil mohawk d'Akwesasne. Bon nombre de ces préoccupations dépassent le mandat de la Société et demanderont l'intervention d'autres ministères et organismes gouvernementaux.

L'évaluation environnementale entreprise au pont international de la Voie maritime servira de modèle pour les prochaines initiatives.

Toutes les filiales ont préparé des inventaires des biens qu'elles régissent et classé l'état des biens à l'aide du système de classification du Conseil du Trésor du Canada. Pour la Société, l'étape suivante consiste à établir des objectifs concernant la gestion de ces biens.



Nichoir de faucons au pont Champlain

Nos défis à l'égard de la mise en valeur de notre expertise

La SPFL poursuivra au cours de la prochaine année quatre objectifs précis relativement à la mise en valeur de son expertise.

Le PREMIER OBJECTIF est de faire évoluer de façon significative les négociations avec la Commission de la capitale nationale (CCN) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) relativement au rapatriement de la gestion de cinq ponts de la rivière des Outaouais. En collaboration avec la Commission de la capitale nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), la SPFL a commandé une étude de diligence raisonnable en matière d'ingénierie et de gestion visant à circonscrire les besoins d'immobilisations et d'exploitation des cinq ponts de la Région de la capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. L'étude s'est penchée sur la propriété des cinq ponts. Les scénarios prévoient que la propriété et la gestion financière relèveraient de la CCN tandis que la SPFL gérerait l'exploitation intégrée des cinq ponts. Le consultant a indiqué que les économies annuelles globales pour le gouvernement pourraient être supérieures à 200 000 dollars. Les négociations entre la CCN, la SPFL et TPSGC se poursuivent.

Le SECOND OBJECTIF consistera à jouer un rôle clé au sein du Comité Canada-Québec pour le parachèvement de l'autoroute 30 sous forme de partenariat public-privé.

Le TROISIÈME OBJECTIF consiste à continuer à développer avec Transports Canada et le ministère des Transports de l'Ontario des opportunités de partenariats pour des projets qui faciliteront la circulation de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

Le QUATRIÈME OBJECTIF concerne la poursuite des efforts de réduction de coûts et d'amélioration de la performance de façon à renforcer notre positionnement comme partenaire incontournable et à valeur ajoutée. Ainsi, de concert avec ses filiales, la SPFL poursuivra ses efforts pour devenir un chef de file de l'industrie en ce qui concerne les normes et les points de référence en gestion, en exploitation et en entretien des ouvrages qui relèvent de ses compétences. De plus, la SPFL a défini un ensemble d'indicateurs de performance qui lui permettra, à elle et à ses filiales, de mieux évaluer dans quelle mesure elles atteignent divers objectifs,

notamment au chapitre des opérations et de l'entretien, des ressources humaines, de la mesure de l'achalandage et des relations avec les clients. Tenant compte de la mission et de la vision de la Société, l'initiative cherche à établir des lignes directrices pour l'exploitation continue, l'entretien et les travaux de construction en vue d'améliorer la préparation du budget annuel et la planification à long terme des immobilisations; elle servira à établir des points de référence afin d'offrir une indication du coût-efficacité et des pratiques exemplaires. Les indicateurs de performance développés seront progressivement mis en place en 2003-2004.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

*sous juridiction de la SPFL
et de ses filiales*



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 de la surface du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal.

La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 44 millions de véhicules par année.

Pont Champlain et Autoroute Bonaventure

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967. Reliant les municipalités de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint, qui constituent un tablier en béton précontraint, revêtu de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Champlain est estimée à 49,1 millions de véhicules par année, auquel il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.





Estacade du pont Champlain

L'Estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des 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.



Pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud. À l'origine, l'exploitation, l'entretien et l'administration du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation. La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 km. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 28 millions de véhicules par année.

Tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction du canal de Beauharnois. Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4 millions de véhicules par année.





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 et il s'agit d'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 et des États-Unis.

Environ 2,2 millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.



Pont international de Sault Ste. Marie

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

Environ 2,1 millions de véhicules traversent ce pont chaque année.

Pont international de la Voie maritime

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

Au total, plus de 2,5 millions de véhicules, principalement des camions, empruntent ce pont chaque année, ce qui en fait l'un des liens commerciaux les plus importants entre le Canada et les États-Unis.





INFORMATIONS CORPORATIVES



Michel Fournier, Président-directeur général



Sheila Tremblay, Administrateur



Yvon Bourget, Administrateur

SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Conseil d'administration

Michel Fournier,
Président-directeur général
Sheila Tremblay, *Administrateur*
Yvon Bourget, *Administrateur*

Direction

Norman B. Willans,
Avocat-conseil
et secrétaire de la Société
Glen P. Carlin,
Vice-président, Ingénierie et construction
André Girard,
Vice-président, Communications
Gérard Lalonde,
Directeur,
Services administratifs
et trésorier

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE



Conseil d'administration et direction

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des activités de la Société. Il est supporté par le Comité directeur, le Comité de vérification, le Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier et par l'équipe de direction.

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Sophie Joncas, *Administratrice*
Clément Côté, *Administrateur*
René Therrien, *Administrateur*
Norman B. Willans, *Administrateur*

Comité directeur

René Therrien, *Président*
Glen P. Carlin
Clément Côté

Dirigeants et directeurs de service

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Glen P. Carlin, *Directeur général*
Sylvie Lefebvre,
Avocate-conseil et secrétaire de la Société
Nathalie Rhéaume,
Directrice, Finances et administration
Guy Mailhot, *Directeur, Ingénierie*
Denis Dauphinais,
Directeur, Construction et gestion de projet
Raymond Denault,
Directeur, Opérations et entretien

Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier

Glen P. Carlin, *Président*
Clément Côté
René Therrien

Comité de vérification

René Therrien, *Président*
Sophie Joncas
Clément Côté

SOMMAIRE FINANCIER

<i>en dollars</i>	2003	2002
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	704 173	801 522
Intérêts	179 990	125 107
Autres sources	106 600	143 975
Dépenses		
Entretien	15 220 354	23 791 746
Fonctionnement	3 385 349	3 259 266
Administration	3 330 536	3 186 889
Amortissement	2 615 644	2 112 153
Perte avant le financement du gouvernement	23 561 120	31 279 450
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	23 345 410	26 726 437
Amortissement de l'aide en capital reportée	971 746	214 349
Bénéfice net (perte nette)	756 036	(4 338 664)
• BILAN		
Actif à court terme	13 886 969	22 313 313
Passif à court terme	7 899 487	20 285 302
Immobilisations	135 889 704	80 713 363
Retenue de garantie	2 795 966	1 190 862
Avantages sociaux futurs	600 228	645 795
Aide en capital reportée	126 749 358	72 146 489
Avoir de l'actionnaire	11 731 634	8 758 228
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	3 181 732	887 408
Activités d'investissement	(55 574 615)	(66 133 563)
Activités de financement	52 074 615	69 633 563
Augmentation (diminution des espèces et quasi-espèces)	(318 268)	4 387 408



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

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*
Albert S. Jacquez, *Vice-président*
Guy Berthiaume, *Vice-président*
Sal Pisani, *Vice-président*
Roger J. Forgues, *Administrateur*
Edward Margosian, *Administrateur*
John M. Kroon, *Administrateur*
Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Direction

Sheila Tremblay, *Présidente*
Albert S. Jacquez, *Vice-président*
Gerard Lalonde, *Trésorier*
Edward Margosian, *Trésorier adjoint*
Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*
Norman B. Willans,
Avocat général
et Secrétaire de la Corporation
Marc C. Owen,
Avocat général adjoint
Hendrik H. Saaltink, *Directeur général*

Comité de vérification

John M. Kroon, *Président*
Edward Margosian
Roger J. Forgues

Comité de gestion

Sheila Tremblay
Sal Pisani
John M. Kroon

SOMMAIRE FINANCIER

<i>en dollars</i>	2002	2001
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 767 639	2 766 972
Location	71 779	128 214
Investissements	43 068	76 759
Autres	68 799	53 785
Dépenses		
Entretien	1 373 567	1 480 263
Perception des péages	727 716	670 801
Administration	695 893	686 037
Amortissement	402 994	422 883
Bénéfice net	751 115	(234 254)
• BILAN		
Actif à court terme	2 459 864	1 347 252
Passif à court terme	564 915	475 365
Immobilisations	500 867	558 644
Réparations importantes reportées	433 874	662 154
Avantages sociaux futurs	260 322	290 874
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2 553 368	1 785 811
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	1 278 018	83 632
Activités d'investissement	(116 938)	(626 962)
Activités de financement	16 442	26 180
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	1 177 522	(517 150)

**LA ST. MARY'S RIVER
BRIDGE COMPANY**

Administrateurs et dirigeants

James McIntyre, *Président*
 Alexander Harry, *Vice-président*
 Robert Collins, *Administrateur*
 Gerald H. Johnston, *Administrateur*
 Allan Jackson, *Administrateur*
 Don Macgregor, *Administrateur*
 Mary Trbovich, *Administrateur*
 Helen Gillespie, *Administrateur*
 Lorie Bottos, *Secrétaire trésorier*

SOMMAIRE FINANCIER

<i>en dollars</i>	2002	2001
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 446 188	3 141 716
Baux et permis	351 378	472 044
Investissements	28 802	92 027
Autres	-	263 810
Dépenses		
Entretien	1 038 702	861 562
Perception des péages	881 988	980 256
Administration	616 752	432 491
Amortissement	246 211	236 908
Bénéfice net	1 042 715	1 458 379
• BILAN		
Actif à court terme	2 636 793	4 669 287
Passif à court terme	879 866	899 022
Immobilisations	7 573 035	4 516 983
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	9 328 462	8 285 747
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	1 210 376	1 551 968
Activités d'investissement	(3 302 263)	255 911
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	2 091 887	1 807 879

TABLEAU SYNOPTIQUE - SPFL

RÉTROSPECTIVE DEPUIS L'INCORPORATION
pour l'exercice terminé le 31 mars

• DONNÉES FINANCIÈRES en milliers de dollars	1999 6 mois	2000 12 mois	2001 12 mois	2002 12 mois	2003 12 mois
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	906	2 252	2 276	1 854	2 014
Baux et permis	728	2 110	3 656	4 966	5 070
Péages	627	1 549	3 251	4 491	5 543
Intérêts	339	653	994	691	541
Autres	113	195	122	89	51
	<u>2 713</u>	<u>6 759</u>	<u>10 299</u>	<u>12 091</u>	<u>13 219</u>
Dépenses					
Entretien	7 078	21 530	25 978	26 237	17 148
Fonctionnement	1 975	3 566	3 175	4 614	4 640
Administration	1 799	4 564	6 095	7 347	7 894
Amortissement	1 260	2 740	3 249	3 658	4 122
	<u>12 112</u>	<u>32 400</u>	<u>38 497</u>	<u>41 856</u>	<u>33 804</u>
Perte avant le financement public	(9 399)	(25 641)	(28 198)	(29 765)	(20 585)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 628	25 168	27 966	26 726	23 345
Amortissement du financement en capital reporté	37	88	141	214	972
Part des actionnaires sans contrôle	-	-	(69)	(79)	(97)
Bénéfice net (perte nette)	<u>266</u>	<u>(385)</u>	<u>(160)</u>	<u>(2 904)</u>	<u>3 635</u>

ÉTATS FINANCIERS

54	RAPPORT DE LA DIRECTION
55	RAPPORT DU VÉRIFICATEUR
56	BILAN CONSOLIDÉ
60	NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel relèvent de la compétence de la direction et ont été approuvés par son Conseil d'administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour garantir l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Société maintient un système de contrôle, de politiques et de procédures interne assurant, avec un degré raisonnable de certitude, la protection des biens et la consignation adéquate des transactions et des événements.

Le système de contrôle est complété par une vérification interne comprenant des examens périodiques des différents aspects des activités de la Société. Le vérificateur externe a libre accès aux administrateurs responsables du maintien du système de contrôle et de la qualité des états financiers.

Il appartient à la vérificatrice générale du Canada de vérifier les états financiers et de faire rapport.

Le président et premier dirigeant,



Michel Fournier

Ottawa, Canada
Le 30 mai 2003



Auditor General of Canada
Comptable général 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 2003 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

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

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
Directeur principal

Ottawa, Canada
Le 30 mai 2003

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 mars

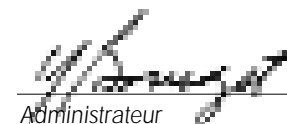
en dollars	2003	2002
• ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	20 870 585	19 591 676
Débiteurs	1 341 564	1 957 841
Intérêts courus à recevoir	25 969	9 129
Frais payés d'avance	562 665	530 423
Montant à recevoir du Canada	6 612 473	13 735 416
	<u>29 413 256</u>	<u>35 824 485</u>
À long terme		
Avance au coentrepreneur (note 4)	321 995	317 046
	<u>164 857 187</u>	<u>107 325 028</u>
Immobilisations (note 5)	194 592 438	143 466 559
• PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	9 102 975	17 641 899
Revenus reportés	362 240	368 418
	<u>9 465 215</u>	<u>18 010 317</u>
Retenue de garantie (note 6)	2 795 966	1 190 862
Provision pour avantages sociaux futurs	897 010	993 900
Revenus reportés	-	393 000
Financement en capital reporté (note 7)	126 749 358	72 146 489
Part des actionnaires sans contrôle	569 101	472 171
	<u>131 011 435</u>	<u>75 196 422</u>
	<u>140 476 650</u>	<u>93 206 739</u>
Engagements et éventualités (notes 13 et 14)		
• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé – Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale	1	1
Émis et entièrement libéré – 1 action	53 664 378	53 443 116
Capital d'apport	451 409	(3 183 297)
Bénéfices non répartis (déficit accumulé)	54 115 788	50 259 820
	<u>194 592 438</u>	<u>143 466 559</u>

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

Approuvé par le Conseil d'administration :



Président et premier dirigeant



Administrateur

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	2003	2002
• REVENUS		
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 8)	2 014 257	1 853 803
Baux et permis	5 069 659	4 965 619
Péages	5 543 137	4 491 072
Intérêts	540 912	691 096
Autres	51 333	89 451
	13 219 298	12 091 041
• DÉPENSES		
Entretien	17 147 826	26 237 577
Fonctionnement	4 640 829	4 613 778
Administration	7 894 369	7 346 952
Amortissement des immobilisations	4 121 794	3 658 254
	33 804 818	41 856 561
Perte avant le financement public	(20 585 520)	(29 765 520)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	23 345 410	26 726 437
Amortissement du financement en capital reporté (note 7)	971 746	214 349
Part des actionnaires sans contrôle	(96 930)	(79 711)
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	3 634 706	(2 904 445)
Déficit accumulé au début de l'exercice	(3 183 297)	(278 852)
Bénéfices non répartis (déficit accumulé) à la fin de l'exercice	451 409	(3 183 297)

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DU CAPITAL D'APPORT

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	2003	2002
Solde au début de l'exercice	53 443 116	53 443 116
Transfert de terrains du Ministère des Transports (note 10)	221 262	–
Solde à la fin de l'exercice	53 664 378	53 443 116

*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	2003	2002
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette)	3 634 706	(2 904 445)
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	4 121 794	3 658 254
Perte sur disposition d'immobilisations	190 659	-
Amortissement du financement en capital reporté	(971 746)	(214 349)
Augmentation (diminution) de la provision pour avantages sociaux futurs	(96 890)	34 314
Amortissement des revenus reportés	(399 178)	(2 284 426)
Part des actionnaires sans contrôle	96 930	79 711
Variation de la retenue de garantie	1 605 104	1 190 862
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 11)	(848 786)	3 018 938
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	7 332 593	2 578 859
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	(4 949)	10 564
Placements à long terme	-	4 147 808
Acquisition d'immobilisations	(61 646 341)	(68 347 291)
Disposition d'immobilisations	22 991	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(61 628 299)	(64 188 919)
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du financement en capital reporté et flux de trésorerie liés aux activités de financement	55 574 615	66 133 563
• AUGMENTATION NETTE DE L'EXERCICE		
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	1 278 909	4 523 503
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	19 591 676	15 068 173
	20 870 585	19 591 676

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

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

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

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société 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.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, 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 2003, ils comprennent les résultats de toutes les sociétés pour l'exercice du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2003 (du 1^{er} avril 2001 au 31 mars 2002 en 2002).

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. Le montant des crédits parlementaires est déterminé selon les besoins des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de la filiale.

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

c) Immobilisations et amortissement

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

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

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

• Ponts	2 % - 5 %
• Travaux de réfection	5 % - 10 %
• Réparations importantes reportées	10 %
• Véhicules et équipements	3 % - 33 %
• Bâtiments	2 % - 20 %

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

d) Revenus reportés

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

e) Avantages sociaux futurs

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

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

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

g) Incertitude relative à la mesure

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

3. ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2003 était de 2,97 % (2,54 % en 2002). Les termes à courir sont en moyenne de 153 jours. 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 AU COENTREPRENEUR

Ce compte représente l'excédent de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise.

L'avance porte intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2003, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

5. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
<i>en dollars</i>		2003		2002
• Terrains	4 562 206	–	4 562 206	4 340 944
• Ponts	273 010 121	120 280 663	152 729 458	23 756 294
• Véhicules et équipements	7 410 493	3 654 749	3 755 744	3 791 396
• Bâtiments	5 496 830	2 521 446	2 975 384	2 900 547
• Réparations importantes reportées	1 109 142	920 740	188 402	144 824
• Travaux de réfection	48 917	29 696	19 221	20 473
• Projets en voie de réalisation	626 772	–	626 772	72 370 550
	292 264 481	127 407 294	164 857 187	107 325 028

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.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

6. RETENUE DE GARANTIE

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

7. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

<i>en dollars</i>	2003	2002
Solde au début de l'exercice	72 146 489	6 227 275
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	55 574 615	66 133 563
Amortissement	(971 746)	(214 349)
Solde à la fin de l'exercice	126 749 358	72 146 489

8. 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.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

9. RÉGIME DE RETRAITE

La charge pour tous les régimes de retraite de l'exercice est de 357 484 \$ (264 902 \$ en 2002).

10. TRANSFERT DE TERRAINS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

11. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

<i>en dollars</i>	2003	2002
Débiteurs	616 277	(279 004)
Intérêts courus à recevoir	(16 840)	200 004
Frais payés d'avance	(32 242)	331 920
Montant à recevoir du Canada	7,122 943	(5 073 224)
Créditeurs	(8 538 924)	7 839 242
	(848 786)	3 018 938

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

12. 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.

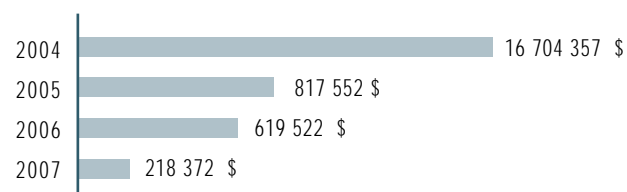
13. ENGAGEMENTS

a) Services de fonctionnement

Le montant minimum qui sera versé au cours des prochains exercices, en vertu d'une entente pour des services de police, qui se termine le 30 juin 2005, s'établit à 3,1 millions de dollars sur une base annuelle. Cette entente 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 18 359 803 \$ d'ici à 2007. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :



NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

14. ÉVENTUALITÉS

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

b) Une décontamination de certaines propriétés de la Société pourrait s'avérer nécessaire. Jusqu'à présent, la Société n'a pas été en mesure de déterminer tous les coûts s'y rapportant, n'ayant pas évalué l'état de contamination de toutes ses propriétés. Les coûts relatifs aux évaluations environnementales et aux travaux de décontamination sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel la Société effectue ces travaux.

15. TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la Société doit exécuter des travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques Cartier. Le 12 octobre 2000, la Société a adjugé le contrat de design et construction, pour le remplacement du tablier du pont. Les travaux ont été complétés le 15 octobre 2002. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est de 128 millions de dollars dont 127 millions ont été capitalisés au 31 mars 2003.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

17. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2002 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

ADRESSES

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

55, rue Metcalfe, Bureau 1210
Ottawa (Ontario) K1P 6L5

T : (613) 993-6880
F : (613) 993-6945
www.pontsfederaux.ca
andre.girard@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour Ouest, Bureau 600
Longueuil (Québec) J4K 5G7

T : (450) 651-8771
F : (450) 677-6912
www.pjcci.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10
Lansdowne (Ontario) K0E 1L0

T : (315) 482-2501
F : (315) 482-5925
www.tibridge.com

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

Case postale 836
Cornwall (Ontario) K6H 5T7

T : (613) 932-5113
F : (613) 932-9086
www.cpivm.ca
hsaaltink@cpivm.ca

LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Case postale 580
Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1

T : (705) 759-5400
F : (705) 759-5405

CRÉDITS

DESIGN GRAPHIQUE ET RÉALISATION › Interpôles inc.

RÉDACTION › Raymond Chabot Grant Thornton

TRADUCTION › Services d'édition Guy Connolly

PHOTOGRAPHIE ›

Marina Anakhatounian

Germain Cardinal : photos du projet de remplacement
du tablier du pont Jacques-Cartier

Brian Tremblay : photos du pont international de Sault Ste. Marie

Imprimé au Canada