

🕒 RAPPORT ANNUEL 2000-2001

L'EXPERTISE AU SERVICE DE LA CLIENT...LE

🕒 TABLE DES MATI...RES

QUESTIONS DE TEMPS

«à L'ÉPREUVE DU TEMPS»

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
St. Mary's River Bridge Company

00:03 Rapport à l'actionnaire
00:06 Revue des activités de l'année
00:12 Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
00:28 La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
00:34 La St. Mary's River Bridge Company

00:38 PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

00:41 INFORMATIONS CORPORATIVES

00:47 ÉTATS FINANCIERS 2000-2001

00:49 Examen financier
00:52 Tableau synoptique
00:53 Rapport de la direction
00:54 Rapport du vérificateur
00:55 La Société des ponts fédéraux Limitée

MISSION
LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE ET SES FILIALES

Au cœur 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 les infrastructures routières sous leur juridiction afin d'offrir aux usagers un **PASSAGE SûR** et **EFFICACE**.

À cette fin, la Société et ses filiales appliquent des normes de **GESTION SAINNE** et des politiques respectueuses de l'**ENVIRONNEMENT** et s'assurent que leurs moyens de communication visuelle représentent bien les activités du gouvernement du Canada.

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
agirard@pontsfederaux.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10
Lansdowne (Ontario)
K0E 1L0

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

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

LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

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

Tél. : 705.759.5400
Fax : 705.759.5405

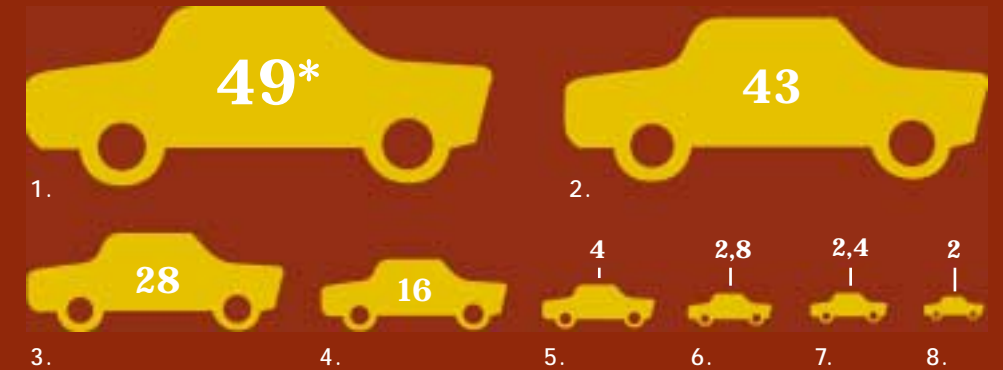
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7

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

POINTS SAILLANTS

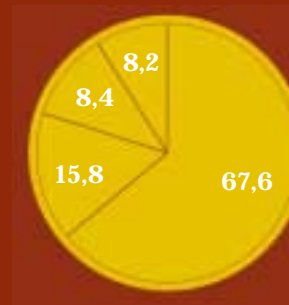
CIRCULATION ANNUELLE EN MILLIONS DE VÉHICULES



- 1. Pont Champlain
- 2. Pont Jacques-Cartier
- 3. Pont Honoré-Mercier
- 4. Autoroute Bonaventure
- 5. Tunnel de Melocheville
- 6. Pont international de Sault Ste. Marie
- 7. Pont international de la voie maritime
- 8. Pont international des Mille-Îles

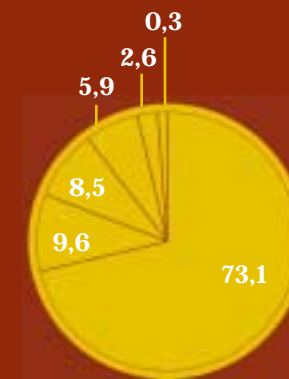
* Auxquels s'ajoutent les 8 millions de déplacements d'usagers du transport en commun.

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION 2000-2001



- Entretien : 67,6 %
- Fonctionnement : 8,2 %
- Administration : 15,8 %
- Amortissement : 8,4 %

RÉPARTITION DES SOURCES DE REVENUS 2000-2001



- Exploitation du pont international des Mille-Îles : 5,9 %
- Baux et permis : 9,6 %
- Péages : 8,5 %
- Intérêts : 2,6 %
- Autres : 0,3 %
- Crédit parlementaire : 73,1 %

CRÉDITS

- Design graphique et réalisation :
- Photographie :

Interpôles inc.
Léopold Brunet
Élie Khammar





Le 30 juin 2001

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 2001. Ce rapport contient également les états financiers de la Société, vérifiés par la vérificatrice générale du Canada 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 de la Société.

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

1. LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE



MICHEL FOURNIER
Président-directeur général

RAPPORT à L'ACTIONNAIRE

Le défi qui consiste à mettre notre expertise au service de nos clients en offrant aux usagers de nos installations des ponts et autres ouvrages de transport qui soient sécuritaires, respectueux de l'environnement, efficaces, bien entretenus et abordables est pris très au sérieux par tous les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et de ses filiales.

Dans ce rapport annuel, nous avons regroupé les rapports de nos filiales afin de réduire encore davantage les coûts, d'accroître l'efficacité et de présenter un tableau homogène de nos activités.

Notre entreprise continue de prendre de l'expansion, comme en témoigne l'acquisition de la St. Mary's River Bridge Company, propriétaire de la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie.

Nos actifs nationaux et internationaux comprennent certaines des infrastructures

de transport les plus achalandées et les plus importantes du pays. Nous sommes convaincus que nous disposons de l'équipe de spécialistes la plus compétente et la plus efficace qui soit pour prendre en charge l'exploitation et la gestion d'autres ouvrages de transport si le gouverneur en conseil estime que c'est opportun.

Un certain nombre de projets se sont concrétisés dans plusieurs domaines importants au cours de l'année écoulée. Par exemple, notre projet le plus important, à savoir le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à Montréal, qui représente un investissement de plus de 120 millions de dollars, est maintenant en cours. Nous sommes pleinement déterminés à déployer tous les efforts possibles pour éviter de perturber la circulation plus qu'il n'est nécessaire pendant l'exécution de ces travaux qui s'étaleront sur 2 ans.

Par ailleurs, nous ferons une plus grande utilisation des systèmes intelligents de transport, tels que les panneaux électroniques à messages variables qui fournissent instantanément aux usagers de l'information sur la circulation et l'état de la chaussée sur un grand nombre de nos ouvrages, leur permettant ainsi de changer d'itinéraire au besoin. Cette signalisation sert également à identifier nos actifs comme ouvrages fédéraux, conformément à la participation du gouvernement fédéral et à son engagement de satisfaire les besoins du public et des entreprises en matière de transport.



« TRE DE SON TEMPS »

Au cours de l'exercice, nous avons également entrepris un certain nombre d'études sur les répercussions d'éléments comme l'augmentation du camionnage sur nos ponts, nos routes et nos tunnels dans la foulée de la croissance économique et de l'augmentation des échanges commerciaux, en particulier avec les États-Unis, notre partenaire commercial le plus important. Nous savons que la congestion du réseau routier nous fait perdre des centaines de millions de dollars en revenus et bénéfices. Or, la SPFL collabore avec plusieurs de ses partenaires du secteur public et privé pour trouver des façons de remédier à la situation. Dans le cadre de cet exercice, nous tenons compte du tableau complet de la circulation dans une région donnée et non seulement du point de vue des ouvrages qui relèvent de notre responsabilité. Dans la région de Montréal, par exemple, où la congestion des routes coûte un demi-milliard de dollars par année et plus, nous étudions des propositions qui pourraient comprendre la construction de voies publiques supplémentaires et d'autres infrastructures ou celle d'un monorail ou de rails permettant d'accueillir un train léger sur certains de nos ouvrages.

Parallèlement, nous continuons de nous efforcer d'améliorer notre exploitation interne et de renforcer nos contrôles financiers dans des domaines comme la gestion des baux et des permis, et de former les ressources humaines nécessaires pour mener à bien nos activités. En outre, au cours de l'année écoulée, nous avons demandé à nos filiales de dresser la liste de

tous leurs biens pour nous assurer que nous respectons l'ensemble de la réglementation environnementale dans toutes nos activités. Par ailleurs, nous élaborons présentement un ensemble d'indicateurs clés du rendement pour nous permettre de surveiller de façon plus efficace l'ensemble de nos activités et d'apporter les changements qui s'imposent.

Je suis fier de pouvoir affirmer, après deux ans et demi d'exploitation, que notre entreprise a réussi à réduire les frais d'exploitation et qu'elle a mis en place à notre siège social à Ottawa et dans toutes nos filiales, un mécanisme de gestion plus efficace et plus efficient.

Nous sommes déterminés à poursuivre cette tâche au cours des années qui viennent afin que les millions de Canadiens et d'étrangers qui utilisent nos ouvrages de transport quotidiennement puissent compter sur des ponts, des tunnels et des routes sécuritaires, à coût abordable dans un cadre respectueux de l'environnement. ☺



REVUE DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE

Les ponts et autres ouvrages qui relèvent de la SPFL constituent une partie importante de l'infrastructure de transport du Canada et sont essentiels à la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des biens.

Des centaines de milliers de banlieusards, de touristes, de voyageurs, de véhicules de service, de camions, d'autobus, de cyclistes et de piétons utilisent ces ouvrages tous les jours.

Par ailleurs, ces ouvrages contribuent aussi grandement au commerce national et international, surtout avec les États-Unis, puisque nous sommes de part et d'autre le plus important partenaire commercial de l'autre.

Au cours de ses deux années et demie d'exploitation, la SPFL a réussi à réduire ses frais d'exploitation, et les actifs dont elle est responsable sont maintenant gérés de manière plus efficace. La SPFL a en outre constitué une équipe de spécialistes dans les domaines de la gestion et de l'exploitation de ponts, de tunnels, de voies publiques et d'autres ouvrages de transport. L'exploitation de la nouvelle technologie de l'information et l'innovation sont au cœur du succès de cette entreprise axée sur le marché. De plus, la Société a créé un comité au siège social, à Ottawa, à qui elle a confié le mandat de formuler des recommandations sur une liste d'indicateurs

clés du rendement qui feront ensuite l'objet d'un examen à intervalles réguliers pour garantir que l'organisme remplit bien sa mission et atteint ses objectifs.

Ces indicateurs permettront d'évaluer l'étendue de la réduction des coûts, de la normalisation des politiques et méthodes de gestion, de l'élargissement de la visibilité du gouvernement fédéral et de la rationalisation de l'expertise et des ressources. Ils témoigneront en outre de l'effet sur l'entreprise du transfert d'ouvrages et de l'efficacité des ententes conclues avec des tiers.

SYST...MES INTELLIGENTS DE TRANSPORT (SIT)

PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES

En juin 1999, la SPFL a mis en œuvre un programme de panneaux à messages variables (PMV) dans le cadre de ses projets de SIT. Les PMV fournissent aux conducteurs de l'information en temps réel sur la circulation et l'état des routes et, dans certains cas, servent à identifier l'ouvrage comme bien fédéral. La Société a reconduit et élargi ce programme au cours de l'exercice 2000-2001.

Au moment de la création du programme, la circulation sur les ponts Champlain et Jacques-Cartier était très congestionnée, problème exacerbé par les travaux de remplacement du tablier du pont Victoria. Les usagers devaient attendre entre 30 et 90 minutes de plus qu'en temps normal pour franchir les ponts de la Rive-Sud.



Ce ne sont pas les ponts qui étaient en cause, mais plutôt le fait qu'ils étaient grandement surutilisés à cause de l'augmentation de la circulation. Au cours des 35 dernières années, aucune nouvelle traversée ni aucun nouveau pont ne se sont ajoutés à l'infrastructure de transport, malgré le fait qu'on constate depuis 10 ans des augmentations annuelles de l'ordre de 11 % du nombre de camions et de 3 % du nombre d'automobiles sur le pont Champlain seulement.

Les PMV vont améliorer la circulation, réduire les accidents, fournir de l'information sur les problèmes routiers et de circulation comme la glace noire, les accidents et autres délais. Ils indiquent en outre des voies de recharge, permettant ainsi de mieux gérer l'ensemble de la circulation.

Par ailleurs, le système de PMV s'accompagne d'un nouveau dispositif de surveillance par caméra et d'un dispositif de comptage des véhicules par caméra. Une entente a été conclue avec le ministère des Transports du Québec pour intégrer le système de PMV de la SPFL au centre de gestion des transports exploité par le ministère de façon que les usagers des ponts obtiennent de l'information supplémentaire sur les embouteillages, les travaux de construction et autres conditions de la route.

Il ne s'agit pas uniquement pour la SPFL d'installer un système de PMV sur certains ouvrages, mais aussi de créer le cadre de sécurité le plus efficace et le plus souple qui soit pour lui permettre d'adapter le système et de l'installer sur d'autres ouvrages qui profiteront de cette technologie.

La SPFL est aussi en voie d'instaurer une politique visant à établir des lignes directrices pour assurer l'uniformisation à l'échelle nationale de l'identification des ponts fédéraux et autres ouvrages relevant de sa compétence. La politique prévoit la fourniture de panneaux d'identification aux filiales qui ne peuvent pas se permettre d'absorber les frais de production de tels panneaux.

PROGRAMME DE COORDINATION DE L'IMAGE DE MARQUE

Le programme de PMV vise également à identifier les ouvrages comme biens du gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de coordination de l'image de marque. Tous les ouvrages relevant de la compétence de la SPFL sont ainsi identifiés, soit avec des panneaux immobiles, soit avec des panneaux électroniques à messages variables.

En fait, les deux ponts les plus achalandés du Canada (les ponts Champlain et Jacques-Cartier) n'ont jamais été identifiés comme ouvrages du gouvernement fédéral avant la mise en œuvre du nouveau programme de PMV de la Société. Maintenant, ces ouvrages importants sont identifiés comme ponts appartenant au gouvernement canadien et entretenus par celui-ci dans l'intérêt économique du grand Montréal.

Les contribuables et les usagers n'auront rien à déboursier pour le système de PMV puisqu'il est financé au moyen d'un programme de panneaux publicitaires.



PANNEAUX PUBLICITAIRES

Afin de couvrir les frais du système de PMV, la SPFL a mis sur pied un programme de panneaux publicitaires dans le cadre duquel Mediacom Inc. érige des panneaux publicitaires. Le conseiller dont nous avons retenu les services a repéré 130 emplacements pouvant recevoir de tels panneaux près des ponts Jacques-Cartier et Champlain et près de l'autoroute Bonaventure. Nous avons retenu 30 de ces sites. Les revenus tirés des panneaux publicitaires reposent sur la valeur marchande, et la politique de la SPFL est de s'assurer que la quasi-totalité de ces revenus sera réinvestie à l'endroit d'où ils proviennent, pour le plus grand bien des usagers des ponts.

La Société a pris ces initiatives pour s'acquitter de sa mission qui consiste à assurer la circulation efficace et sécuritaire des véhicules sur ses ouvrages.

Cette initiative montréalaise générera des revenus d'environ 60 millions de dollars pendant la période de 15 ans du contrat. L'objectif de la SPFL est de réinvestir 95 % des revenus dans l'installation de nouveaux systèmes de sécurité et de gestion de la circulation au profit des usagers des ponts et d'appliquer l'autre tranche de 5 % à la couverture des frais administratifs et à la fourniture de panneaux d'identification aux filiales moins fortunées.

SYSTÈMES DE COMPTAGE DES VÉHICULES ET DE TÉLÉSURVEILLANCE EN CIRCUIT FERMÉ

La SPFL a également entrepris d'installer un système de comptage de pointe des véhicules par caméra à quatre endroits (ponts Jacques-Cartier et Champlain, autoroute 15 et autoroute Bonaventure). Le système de surveillance par caméra en circuit fermé actuel est désuet et sera remplacé par un nouveau système de 4 millions de dollars à fibre optique. Les revenus tirés des panneaux publicitaires serviront entre autres à couvrir les frais de ce nouveau programme.

L'ÉTUDE DE LA CIRCULATION ROCHE-DELUC

Conformément à ce qui est souligné dans le dernier rapport annuel de Transports Canada, l'augmentation du camionnage dans les activités commerciales interprovinciales et internationales aggrave rapidement le problème de la congestion du réseau routier dans la région du grand Montréal en général et sur les ponts en particulier. L'étude Roche-Deluc, entreprise avant l'aggravation de ce problème, avait estimé que le coût de la congestion de la circulation dans l'ensemble de la région de Montréal était supérieur à 500 millions de dollars en 1999. Depuis 1990, le nombre de camions qui traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis a augmenté à un taux annuel de 7,9 %, soit de 19 680 à 33 410 camions par jour. Sur le seul pont Champlain, le nombre de camions a augmenté de 11 % tous les ans depuis 1992.

En 1999, les exportations du Canada vers les États-Unis s'élevaient à 354 milliards de



dollars alors que les importations en provenance des États-Unis représentaient un montant de 215 milliards de dollars. Environ 70 % de ces marchandises étaient transportées par camion.

L'augmentation sans cesse croissante du camionnage accélère l'usure du tablier des ponts ainsi que les structures de soutien. Cette usure entraîne des augmentations importantes des coûts d'entretien qui, à leur tour, ont une incidence sur la congestion par le biais des fermetures de voies en cours de réparation.

On a proposé deux solutions possibles. Dans le premier cas, il s'agit de construire une autre route pour contourner l'île de Montréal, ce qui exige de construire deux nouveaux ponts et environ 35 kilomètres de route. La seconde solution consiste à construire un nouveau système de transport en commun dans le corridor de l'autoroute 10 / Estacade du pont Champlain / autoroute Bonaventure. Une autre étude est en cours pour établir la faisabilité des deux propositions.

ÉTUDE DE FAISABILITÉ MIXTE CANADA-ÉTATS-UNIS RELATIVE AU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES ET AU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Une étude préliminaire a été amorcée avec le ministère des Transports de l'état de New York pour déterminer les besoins futurs au pont international des Mille-Îles et au pont international de la voie maritime. L'étude examinera les infrastructures actuelles et la capacité opérationnelle des deux traversées et déterminera les mesures rectificatives possibles et la faisabilité de leur mise en œuvre.

LA GESTION DES BAUX ET DES PERMIS

Au cours de l'exercice 2000-2001, la SPFL a commencé à instaurer un système de gestion des baux et des permis afin de dresser une liste complète des baux et des permis et d'établir une procédure de suivi efficace. Le système fera également une estimation et une comparaison des revenus de location et des paiements tenant lieu d'impôts et, entre autres, créera un système de contrôle des certificats d'assurance.

ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

En 2000-2001, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), notre filiale de Cornwall, a soumis une liste de ses biens pour garantir leur conformité avec la réglementation environnementale. Le rapport indique que nos actifs et nos activités ne causent aucun problème environnemental majeur connu.

RESSOURCES HUMAINES

Au cours du dernier exercice, la SPFL a créé des programmes pour recruter, retenir et motiver les employés. Elle a également relié ses méthodes de gestion des ressources humaines à sa stratégie commerciale. La Société a enregistré le nouveau régime de retraite auprès de Revenu Canada et du Surintendant des institutions financières. En outre, une convention collective a été

MANDAT DE LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales ont pour mandat d'entreprendre diverses activités pour s'assurer que les ponts, les tunnels, les voies publiques et autres ouvrages qu'elles gèrent sont sécuritaires, modernes, efficaces, respectueux de l'environnement et bien entretenus, soulignant ainsi l'engagement du gouvernement du Canada de satisfaire les besoins du pays en matière de transport. Nos clients sont les millions de personnes et d'entreprises canadiennes et étrangères qui utilisent ces ouvrages quotidiennement.

Conformément à ce qui est stipulé dans l'annexe 2 de ses statuts constitutifs, la SPFL peut acquérir des terrains pour construire, entretenir et exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis, seule ou en collaboration avec les autorités américaines.

La SPFL est également autorisée à acquérir des terrains pour construire, entretenir, gérer et exploiter d'autres ouvrages ou biens, comme peut l'ordonner le gouverneur en conseil. La Société assume la responsabilité de tous les biens et autres droits qui lui sont cédés et elle peut également, sur approbation du gouverneur en conseil, louer à quiconque tout terrain, bien ou source d'énergie hydraulique détenus en son nom ou au nom du gouvernement canadien.

La SPFL doit s'assurer que toutes ses activités sont gérées de façon efficace pour maîtriser les coûts et maximiser la valeur et que les ouvrages qui relèvent de sa responsabilité sont sécuritaires et bien entretenus et qu'ils offrent un service de qualité élevée à leurs usagers. La SPFL doit également s'assurer de souligner le rôle du gouvernement fédéral dans les transports, que les ouvrages patrimoniaux sont entretenus et préservés comme il se doit et que tous les travaux de construction ou d'entretien respectent l'ensemble des lois et règlements environnementaux.

signée et ratifiée par les travailleurs syndiqués de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et un plan d'évaluation des tâches a été élaboré par un comité mixte composé d'employés syndiqués et non syndiqués. Un plan stratégique pour les ressources humaines a été élaboré pour la CPIVM.

PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Le pont international des Mille-Îles est exploité et entretenu par la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) en vertu d'un accord conclu avec la SPFL.

Au cours de l'exercice 2000-2001, la SPFL a mis en marche différents projets d'entretien et d'amélioration de la sécurité, notamment le projet de remplacement des traverses centrales et des tiges de poutre qui a débuté en mai et qui a été terminé en juillet 2000, le projet de restauration des piles de béton qui a démarré en août 2000 et qui s'est terminé en mai 2001 et le projet de remise en état des abords nord du pont qui a débuté en avril 2001 et qui sera normalement terminé en juin.

Enfin, la TIBA prévoit installer une passerelle d'entretien en juillet 2001. Des travaux de stabilisation de la pente de la culée seront également effectués.



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. 🕒

2. LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE



PIERRE BEAUDOIN, Ing.
Directeur général

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le réseau routier est d'une importance capitale pour la grande région de Montréal et pour l'économie canadienne. Il suffit de constater la croissance annuelle de la circulation du transport par camion et de la congestion routière pour s'en convaincre.

Ainsi, la visibilité des infrastructures gérées par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, une filiale en propriété exclusive de la SPFL, leur poids social et leur importance au développement économique justifient de maintenir et de renforcer le service offert au public. C'est fort de cette conviction profonde et attaché aux principes et valeurs du service aux usagers que j'ai accepté d'assumer le poste de directeur général à l'automne dernier.

Mes premières actions à titre de directeur général ont été d'évaluer la situation générale, d'élaborer de nouvelles approches de gestion et d'établir un plan d'action concernant les communications avec les usagers afin de réduire les impacts des travaux majeurs entrepris sur les structures de la Société.

Un des symboles incontournables du paysage touristique montréalais est sans aucun doute le pont Jacques-Cartier dont nous sommes fiers. Après 70 ans d'existence, une réfection majeure de la surface de roulement s'impose. L'année 2000-2001 a donc été marquée par l'adjudication, le 12 octobre 2000, du contrat de design-construction pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier au Groupement SMDB. Ce projet de plus de 120 millions de dollars représente le plus important projet de réfection jamais entrepris sur un pont au Canada : un défi tant du point de vue de l'ingénierie, de la technologie utilisée, de la coordination du



projet que de l'impact des travaux sur les usagers. Ainsi, la Société a mis en place spécifiquement pour ce projet, une structure organisationnelle réunissant plusieurs firmes spécialisées qui ont comme priorité la réalisation d'un ouvrage de qualité avec le minimum d'impact sur les usagers.

Pour le bénéfice de ce projet, il nous est également apparu essentiel de former des partenariats stratégiques avec les autorités publiques et parapubliques ainsi que tous les organismes associés à sa réalisation. Nous avons créé une table de concertation ayant pour objectif le partage de l'information afin de coordonner nos actions. En effet, ce réseau de partenaires permet de concerter les efforts de communication et de répondre aux interrogations dans les domaines tels que la sécurité, la responsabilité environnementale, le transport en commun, la signalisation et la circulation et les loisirs reliés directement ou indirectement au projet de réfection du pont Jacques-Cartier.

Enfin, notre réussite sera assurée grâce à la mobilisation de chaque employé de la Société ainsi qu'à l'implication de nos partenaires, tous prêts à relever ce grand défi et à offrir le meilleur service aux usagers.

C'est donc avec plaisir que je vous présente le rapport annuel de la Société exposant ses objectifs et ses réalisations durant l'année ainsi que les perspectives de l'exercice financier à venir. ☺

«PRENDRE LE TEMPS»

REVUE DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE

La Société a mis de l'avant et entrepris durant l'année plusieurs projets d'entretien majeur des infrastructures. Ces travaux d'entretien majeur ont été exécutés en réduisant au minimum l'impact sur la circulation et ont été effectués dans le cadre des programmes de réfection des chaussées, des viaducs et des tabliers, de nettoyage et de peinture des ponts, des programmes de réparation des structures en acier et des piles et des programmes de modernisation du système de signalisation.

Sur un total de 22,5 millions de dollars en dépenses d'entretien au cours de l'exercice 2000-2001, le programme d'entretien majeur, excluant les investissements du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, représente 19 millions de dollars, répartis de la manière suivante :

• RÉPARATION DE PILES	1 335 036 \$
• RÉPARATION AUX STRUCTURES D'ACIER	4 318 840 \$
• PROGRAMME DE NETTOYAGE ET DE PEINTURE	3 505 524 \$
• RÉPARATION DES POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAIT	614 367 \$
• TABLIER DES PONTS	4 193 201 \$
• CHAUSSÉES ET VIADUCS	986 303 \$
• SIGNALISATION	1 294 131 \$
• AUTRES	2 581 496 \$

Un montant s'élevant à 5 584 296 \$ pour les travaux majeurs de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a été capitalisé à titre de projet en voie de réalisation.





RAPPORT SUR LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE L'ANNÉE 2000-2001

REEMPLACER LE TABLIER DU PONT JACQUES-CARTIER

Ce projet majeur, évalué à plus de 120 millions de dollars, représente le plus important projet de réfection jamais entrepris sur un pont au Canada.

La plus grande partie du tablier actuel du pont Jacques-Cartier, qui traverse le fleuve Saint-Laurent entre l'île de Montréal et la ville de Longueuil, date de la construction du pont, lequel a été ouvert à la circulation en 1930. Originellement, ce tablier comprenait trois voies de circulation; deux voies ont été ajoutées dans les années 1950 pour répondre à l'accroissement de l'achalandage. Aujourd'hui, la circulation annuelle sur le pont Jacques-Cartier est évaluée à 43 millions de véhicules.

Ce contrat vise les travaux de conception, de préfabrication et de construction pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. Le contrat prévoit le remplacement complet du tablier en béton armé, comportant cinq voies de circulation sur une longueur de 2,7 km et représentant environ 60 000 mètres carrés de superficie à reconstruire. Le tablier existant sera remplacé par un nouveau tablier construit principalement d'éléments préfabriqués en béton, réunis à l'aide de câbles en acier mis sous tension.

Le contrat prévoit le remplacement du trottoir situé du côté amont (ouest) du pont par une nouvelle piste cyclable. Le trottoir situé du côté aval (est) sera remplacé. Le contrat comprend également des améliorations majeures de la géométrie des voies à l'endroit de la section du pont désignée « courbe Craig ».

L'appel d'offres a été lancé en janvier 2000 pour la qualification des entreprises aptes à réaliser le projet et le contrat a été adjugé le 12 octobre 2000.

La pose des panneaux préfabriqués débutera en mai 2001 et est prévue se terminer en novembre 2002, pour un coût de construction total évalué à 110 000 000 \$, exclusion faite des coûts connexes de gestion de projet et autres services.

Afin d'assurer la sécurité des usagers, d'augmenter l'efficacité des travaux de construction et de donner le meilleur service possible aux usagers, le pont sera fermé la nuit et réouvert le jour entre 5 h 30 et 20 h 30.

Considérant la nature et l'envergure du projet au cours de l'exercice 2000-2001, la Société a déployé toutes les ressources et les énergies nécessaires au bon déroulement du projet, les objectifs prioritaires étant de minimiser l'impact des travaux sur les usagers et de respecter l'échéancier fixé.

Entre les mois de novembre 2000 et février 2001, l'entrepreneur a construit à proximité du pont une usine pour la préfabrication des 1 518 éléments de béton requis pour remplacer le tablier existant.



REVUE FINANCIÈRE DE L'ANNÉE

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

RÉPARTITION DES REVENUS ET DÉPENSES 2000-2001 PAR INFRASTRUCTURE

	PONT JACQUES-CARTIER	PONT CHAMPLAIN ET AUTOROUTE BONAVENTURE	PONT HONORÉ-MERCIER	TUNNEL DE MELOCHEVILLE	ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN	TOTAL
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
• Revenus	406 118	561 066	29 578	6 942	2 665	1 006 369
• Dépenses						
Fonctionnement	997 009	2 170 283	–	–	–	3 167 292
Entretien	7 781 710	11 284 731	2 111 769	956 480	367 146	22 501 836
Administration	1 173 070	1 631 782	272 901	123 604	47 446	3 248 803
Amortissement	52 717	1 060 975	475 446	–	450 000	2 039 138
• Total des dépenses	10 004 506	16 147 771	2 860 116	1 080 084	864 592	30 957 069



De plus, dans le cadre de la phase 1 des travaux, des plates-formes ont été installées de chaque côté du pont pour permettre aux ouvriers d'accéder aux différents éléments de la structure et du tablier et de leur permettre d'effectuer les travaux de réfection et de renforcement des poutres destinées à recevoir les nouvelles dalles du tablier. De plus, les travaux d'installation des roulottes de chantier abritant l'entrepreneur et le gérant de projet ont été complétés.

MAINTENIR LES PONTS, L'AUTOROUTE ET LE TUNNEL SELON DES NORMES FIABLES ET ACCEPTABLES AFIN QUE LES STRUCTURES SOIENT SÉCURITAIRES

Durant l'exercice 2000-2001, la Société a continué son programme d'entretien majeur des infrastructures. Ainsi, des travaux majeurs de réfection, dont le coût s'élève à près de 19 millions de dollars, ont été entrepris sur les structures de la Société au cours de l'exercice.

PONT JACQUES-CARTIER

Outre le projet de remplacement du tablier du pont, le pont Jacques-Cartier a fait l'objet d'un important contrat pour la réparation des membrures de la structure d'acier de certaines parties du pont pour un montant de 3 018 628 \$. Des travaux d'amélioration des dispositifs d'accès et de sécurité ont également été réalisés.

PONT CHAMPLAIN

La réfection du pavage et des joints de dilatation est le projet le plus important entrepris cette année sur ce pont du point de vue financier et en regard de l'impact des travaux sur la circulation. À la fin de la présente année financière, les sommes dépensées pour ce contrat s'élèvent à 3 044 441 \$.

Le programme de nettoyage et de peinture de la superstructure métallique s'est poursuivi; ce programme devrait être complété en 2005-2006. Le contrat de peinture pour l'année 2000-2001 s'est élevé à 2 128 055 \$.

Des travaux de réfection sur deux viaducs de l'autoroute Bonaventure et des travaux de modernisation du système de signalisation des feux de voies ont également été réalisés.

PONT HONORÉ-MERCIER

À la lumière des rapports d'inspection sur la condition de la portion du pont Honoré-Mercier gérée par la Société, celle-ci a entrepris un programme de nettoyage et de peinture de l'acier structural du pont afin de ralentir la corrosion de la structure. Ce programme d'entretien majeur s'échelonne sur une période de 11 ans. En 2000-2001, les travaux de peinture de la structure métallique de la travée de la voie maritime, au montant de 1 175 387 \$, ont été réalisés.

TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Au cours de la dernière année, le tunnel de Melocheville a fait l'objet d'une première inspection détaillée, permettant de développer un programme d'intervention.



La Société a travaillé à la mise en œuvre d'un projet de réfection des systèmes de distribution électrique du tunnel incluant l'installation et le raccordement d'un groupe électrogène dans un nouvel édicule ainsi que le remplacement du centre de contrôle des moteurs de ventilation, des travaux totalisant 437 460 \$. Le nouveau système assurera l'autonomie et le bon fonctionnement des systèmes de ventilation, d'éclairage et de pompage d'eau dans le tunnel lors d'une panne électrique.

ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

L'Estacade est utilisée par le public durant la période estivale comme piste cyclable. La Société a procédé durant l'année 2000-2001 à l'inspection sous-marine des piles de cette structure.

OPÉRATIONS ET ENTRETIEN

L'hiver 2000-2001 a été particulièrement rigoureux et s'est caractérisé par des chutes de neige fréquentes et des précipitations totales plus abondantes que la moyenne des dernières années. De plus, il n'y a eu aucun redoux. Ces conditions météorologiques ont nécessité des opérations de déneigement et d'épandage de sel déglacant plus nombreuses afin d'assurer la sécurité des usagers. Le coût supplémentaire de ces interventions, pour l'année 2000-2001, est de 395 000 \$.

AMÉLIORER LE SERVICE AUX USAGERS EN MINIMISANT LES PERTURBATIONS DE CIRCULATION ENGENDRÉES PAR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN MAJEUR ET RÉGULIER

Considérant les hautes densités de passages sur les structures gérées par la Société et la congestion de la circulation, le service au public constitue une préoccupation d'importance pour la Société.

Ainsi, dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, la Société a mis en œuvre d'importants dispositifs afin d'éliminer les inconvénients pour les quelque 120 000 usagers qui empruntent chaque jour ce pont.

Une planification rigoureuse du projet a été faite et les travaux de construction sur le pont seront réalisés principalement la nuit. Toutefois, lors de la tenue de certains événements spéciaux, le pont demeurera accessible au public comme à l'habitude.

Une signalisation particulière a également été prévue pour les fins du projet. Le ministère des Transports du Québec utilisera les panneaux à messages variables de son réseau afin de diffuser de l'information pertinente en temps réel concernant les travaux. De plus, une signalisation spéciale sur les principaux axes routiers de la région de Montréal sera en place.



«RATTRAPER LE TEMPS»

Une ligne « Info-vélo » a été mise en place afin d'informer les cyclistes au jour le jour des ouvertures et fermetures des trottoirs du pont.

Sur le plan des communications, la Société a mis en ligne son site Internet qui a été développé afin de transmettre au public des renseignements concernant la Société et ses structures. Le site comporte une section traitant spécifiquement des détails des travaux de construction reliés au remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier ainsi que de l'avancement des travaux et des fermetures des voies de circulation.

POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA PRODUCTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ

La Société compte 42 employés, dont 18 cols blancs, 13 cols bleus et 11 employés non syndiqués.

Afin de pouvoir gérer tous ses projets, la Société continue de recourir aux services spécialisés fournis par le secteur privé dans les domaines de la gestion, de l'ingénierie, des services juridiques, des relations publiques et de la construction.

Au cours de l'exercice 2000-2001, le centre d'entretien du pont Jacques-Cartier a été réaménagé. La réfection du centre d'entretien a consisté notamment au réaménagement des pièces intérieures, au remplacement des finis intérieurs, à l'installation d'un nouveau système de ventilation ainsi qu'à des travaux d'ébénisterie et d'électricité. Cet investissement favorisera un milieu de travail stimulant, fonctionnel et répondra mieux aux besoins actuels et futurs des employés travaillant à ce centre.

La Société a continué cette année d'accorder une grande importance à la question d'équité d'emploi. Un comité de travail a été formé afin de mettre en place un système d'évaluation des postes occupés par les employés syndiqués.

De plus, la Société a effectué un diagnostic interne en milieu de travail pour le groupe des employés cols bleus ayant comme objectif d'obtenir leur point de vue quant aux différents aspects du travail et du climat organisationnel. Suite à cette démarche, des interventions spécifiques seront mises en œuvre en 2001-2002.

ANALYSE FINANCIÈRE

1. REVENU

Les revenus totaux de 1 006 369 \$ dépassent de 178 369 \$ ou de 21,5 % la somme de 828 000 \$ prévue au budget. Cette augmentation nette est attribuable en grande partie à l'octroi de nouveaux baux et permis, à l'augmentation des loyers et redevances des baux et permis en vigueur et à des revenus d'intérêts plus importants.

2. DÉPENSES

Les dépenses inscrites initialement au budget de la Société totalisaient 38 382 000 \$ pour l'exercice 2000-2001.

Au 31 mars 2001, la Société a enregistré pour 2000-2001 des dépenses totales de 30 957 069 \$, soit 7 424 931 \$ ou 19 %



MANDAT DE LA SOCIÉTÉ LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

Le mandat de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est d'opérer et d'entretenir les ponts Jacques-Cartier et Champlain, la section fédérale du pont Honoré-Mercier, une section de l'autoroute Bonaventure, le tunnel de Melocheville et l'Estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) en effectuant d'une façon ponctuelle des travaux d'entretien régulier et majeur, tout en assurant au public un passage sécuritaire et efficace sur ces infrastructures

de moins que le montant initialement prévu au budget pour l'exercice. Cette différence est attribuable principalement à l'annulation d'un contrat de nettoyage et de peinture au pont Jacques-Cartier, à la prise en charge par la SPFL du contrat de modernisation du réseau de télésurveillance au pont Champlain, à la capitalisation des dépenses reliées au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, aux immobilisations en cours et à des réaménagements ou des modifications de projets d'entretien majeur ou d'entretien régulier.

3. IMMOBILISATIONS

La Société travaille à la réalisation d'une nouvelle politique de capitalisation des biens et des structures qu'elle contrôle. Ainsi, en accord avec cette politique, le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a été analysé d'une façon particulière et les investissements relatifs à ce projet ont été capitalisés. Les dépenses

de ce projet avaient, initialement, été prévues au budget de fonctionnement plutôt qu'au budget d'investissements.

Ainsi, les investissements pour l'exercice se sont chiffrés à 5 914 807 \$, comparativement au montant budgété de 487 000 \$ pour la même période.

Les principales acquisitions de l'exercice consistent en des véhicules, un camion grue et de l'équipement informatique. Le montant capitalisé relatif au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier est de 5 584 296 \$.

4. CRÉDIT PARLEMENTAIRE

Le crédit parlementaire approuvé pour la Société pour l'exercice 2000-2001 se chiffrait à 38 641 000 \$. Le crédit réel requis pour combler l'excédent des dépenses sur les revenus et pour financer les dépenses en immobilisations s'est élevé à 33 880 798 \$, pour une différence de 4 760 202 \$ ou de 12 % du crédit total approuvé.

PERSPECTIVES

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée continuera d'évoluer en s'efforçant de toujours améliorer le service aux usagers.

Au cours de la prochaine année, le principal défi à relever sera sans contredit la poursuite et le suivi du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. La phase 1, soit le remplacement du tablier du tronçon sud du pont entre Longueuil et le pavillon de l'île Sainte-Hélène, se poursuivra de mai 2001 à octobre 2001. Dans le but d'offrir aux usagers le meilleur service possible, la Société continuera d'évaluer et de développer les moyens mis en place pour éliminer les inconvénients pour les quelque 120 000 usagers qui empruntent le pont chaque jour. Mis à part le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, la Société poursuivra son programme d'entretien majeur. Au pont Champlain, les travaux de réfection des piles et des chevêtres, ainsi qu'un projet de nettoyage et de peinture de la structure métallique, se poursuivront en 2001-2002. De plus, la Société prévoit dépenser au cours des deux prochains exercices une somme de 6,7 millions de dollars pour la réfection de deux bretelles reliant l'autoroute Bonaventure et l'autoroute Décarie. La Société poursuivra également son

programme de nettoyage et de peinture de l'acier structural et son programme de réfection des piles au pont Honoré-Mercier. La Société souhaite également améliorer l'entretien des pistes cyclables sous sa gestion. Un projet de réfection du système d'éclairage de l'Estacade du pont Champlain sera donc entrepris. De plus, le lien cyclable situé sur la Rive-Sud, entre le pont Jacques-Cartier et le réseau de la ville de Longueuil, sera réaménagé. ☺

PROFIL ET ACTIVITÉS

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée gère des infrastructures civiles publiques incluant des ponts, des autoroutes et un tunnel.

La Société, constituée le 3 novembre 1978 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

La Société des ponts fédéraux Limitée doit soumettre le rapport annuel de sa filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, au Secrétariat du Conseil du Trésor par l'entremise du ministre des Transports du Canada.

Le financement de la Société provient principalement des fonds publics auxquels s'ajoutent d'autres sources de revenus, telles que les recettes provenant de l'émission de baux et de permis.

Les principales activités de la Société sont divisées en deux secteurs spécifiques, soit l'Ingénierie et la construction et les Opérations et l'entretien. Ces deux secteurs sont supportés par des services administratifs tels que les Finances, les Affaires juridiques, l'Approvisionnement et les Ressources humaines.

L'Ingénierie et construction pilote des projets de construction, de rénovations et de réparations de grande envergure portant plus particulièrement sur les composantes des ouvrages de génie civil et routes telles que les piliers, les poutres, le tablier, les structures d'acier, les fondations, le pavage et la peinture ainsi que les systèmes d'éclairage, de contrôle des feux de voies, de caméras et de pompage.

Les Opérations et entretien interviennent en première ligne dans le domaine des travaux publics liés aux structures. Ce service s'occupe et gère notamment les contrats de déneigement, d'épandage d'abrasifs, de balayage et d'entretien de la chaussée, d'entretien paysager, de remplacement des glissières, de scellement des fissures et de lubrification des appareils d'appuis, d'entretien et de fonctionnement des systèmes de contrôle de la signalisation des voies, des caméras de surveillance, de la distribution électrique et de l'éclairage routier.

Également sous la responsabilité des Opérations et entretien, la Sûreté du Québec assure les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure et sur l'Estacade du pont Champlain aux termes d'une entente contractuelle.

Depuis 1982, une voie réservée aux autobus est en opération sur le pont Champlain aux heures de pointe. Un organisme du gouvernement provincial, responsable du transport en commun, opère cette voie réservée en partenariat avec la Société et la Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal. Les statistiques fournies par cet organisme indiquent que cette voie réservée est empruntée chaque jour de la semaine pour plus de 30 000 déplacements de personnes par transport en commun. ☺

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

DESCRIPTION	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
• DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)					
• REVENUS					
Baux et permis	478	460	489	557	663
Intérêts	125	101	160	150	161
Autres sources	207	177	173	207	182
	810	738	822	914	1 006
• DÉPENSES					
Entretien	22 901	24 627	17 180	20 580	22 502
Fonctionnement	3 470	3 519	3 580	3 244	3 167
Administration	1 987	2 303	2 367	2 453	3 249
Amortissement	1 189	1 137	1 324	1 685	2 039
	29 547	31 586	24 451	27 962	30 957
Remboursement de la TPS et TVQ relatif aux exercices 1993 à 1997	–	4 210	–	–	–
Perte avant le financement du gouvernement et l'impôt	28 737	26 638	23 629	27 048	29 951
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 563	25 477	22 265	25 168	27 966
Amortissement de l'aide en capital reportée	159	107	73	88	141
Perte avant impôt	1 015	1 054	1 291	1 792	1 844
Impôt sur les grandes sociétés	5	4	3	–	–
Perte nette	1 020	1 058	1 294	1 792	1 844
• CRÉDIT PARLEMENTAIRE					
Exploitation	27 563	25 477	22 265	25 168	27 966
Immobilisations	222	16	119	267	5 915
• TOTAL	27 785	25 493	22 384	25 435	33 881

⌚ SOMMAIRE FINANCIER

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	\$	\$
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	663 150	557 188
Intérêts	160 926	150 417
Autres sources	182 293	207 219
Dépenses		
Entretien	22 501 836	20 579 611
Fonctionnement	3 167 292	3 243 924
Administration	3 248 803	2 453 354
Amortissement	2 039 138	1 685 431
Perte avant le financement du gouvernement	29 950 700	27 047 496
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 965 992	25 167 929
Amortissement l'aide en capital reportée	141 334	87 626
Perte nette	1 843 374	1 791 941
• BILAN		
Actif à court terme	12 288 894	7 859 749
Passif à court terme	9 097 378	4 668 233
Immobilisations	16 691 953	12 816 284
Avantages sociaux futurs	559 302	613 732
Aide en capital reportée	6 227 275	453 802
Avoir de l'actionnaire	13 096 892	14 940 266
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Acquisition d'immobilisations	5 914 807	267 104
Crédit parlementaire pour l'acquisition d'immobilisations	5 914 807	267 104



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



HENDRIK H. SAALTINK, ing. p.
Directeur général

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Plus de 2,4 millions de traversées de véhicules ont été enregistrées sur le pont international de la voie maritime au cours de l'an 2000. Il s'agissait d'une augmentation de 1 % par rapport à l'année précédente.

Dans le cadre de l'expropriation initiale de terres de la réserve pour la construction du pont, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), une filiale en propriété exclusive de la SPFL, offre des laissez-passer pour le pont aux Autochtones canadiens qui résident à Akwesasne. Par conséquent, 56 % des traversées du pont se font sans péage.

La CPIVM a procédé à des travaux de reconstruction de la route afin d'améliorer la sécurité et l'écoulement de la circulation aux carrefours de l'île Cornwall.

La tour nord du pont du chenal sud a été repeinte. Ces travaux ont nécessité le recouvrement de la tour afin d'enlever les couches de peinture d'origine et d'en appliquer de nouvelles. La tour sud sera repeinte en 2001.

Un consultant a aidé le Groupe de l'exploitation à réaliser un nouveau programme informatique pour l'administration des péages : ce programme est utilisé avec succès depuis son installation en juillet 2000.

Des représentants des Mohawks d'Akwesasne (MCA), du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC), Transports Canada, la SPFL et la CPIVM se sont rencontrés en juillet afin de discuter des questions touchant la perception des péages à la Traverse des trois nations, qui se trouve dans la réserve d'Akwesasne. On a convenu que la zone de collecte des péages devait demeurer au même emplacement, dans l'attente d'une étude binationale sur les installations du pont, qui sera normalement terminée en 2002. Dans l'intervalle, une étude sera réalisée afin de déterminer les répercussions sur les péages du déménagement de la zone de péage. Simultanément, la CPIVM, le MAINC et Transports Canada se répartissent les coûts d'un programme temporaire visant à offrir un laissez-passer à d'autres membres des Premières nations qui vont à Akwesasne ou en reviennent, ainsi qu'aux véhicules de livraison commerciale qui se rendent à la réserve et aux participants à certains événements communautaires.



De façon générale, le bilan financier de la CPIVM est supérieur aux attentes, principalement grâce aux recettes de péage plus élevées que prévu en raison de l'ouverture d'un casino à la réserve d'Akwesasne et aux économies réalisées suite à l'annulation de plusieurs projets d'ingénierie et d'entretien.

Les recettes de péage en l'an 2000 se sont chiffrées à 3 019 000 \$, soit 2 000 \$ de moins que les recettes de péage perçues en 1999, mais 206 000 \$ de plus que les prévisions.

La Corporation a connu des recettes excédentaires par rapport aux dépenses de l'ordre de 259 000 \$ comparativement à l'excédent de 588 000 \$ de l'année précédente.

Le passif en cours de la Corporation aux coentrepreneurs est passé de 1,7 million en 1999 à 2,1 millions de dollars en 2000.

APERÇU

Un examen de la situation passée révèle que les recettes sont demeurées stables au cours des années. En effet, le nombre de véhicules payants qui ont emprunté le pont en 2000 est fort semblable à celui de 1990. Cependant, les recettes de péage sont supérieures à celles de 1990 en raison de l'augmentation imposée sur les tarifs en 1991 et de la réduction des rabais consentis en 1998. Les recettes enregistrées en 2000 sont équivalentes à celles de 1994.

L'augmentation des dépenses d'exploitation et d'entretien, au cours des 10 dernières années est attribuable principalement au vieillissement des installations et à l'accroissement des coûts des travaux d'entretien.

Les travaux d'entretien futurs poseront un problème d'ordre financier à la CPIVM et aux associés de l'entreprise conjointe, la SPFL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), représentant la portion détenue par les États-Unis. Une analyse technique, réalisée en 1999, a révélé qu'il serait très avantageux de remplacer le pont du chenal nord surélevé, par un pont surbaissé plus court. La CPIVM continuera à maintenir les installations actuelles en bon état, mais elle concentrera les activités d'entretien sur le pont du chenal sud, tout en examinant la possibilité d'un pont surbaissé pour le chenal nord. ☺

PROFIL ET HISTORIQUE

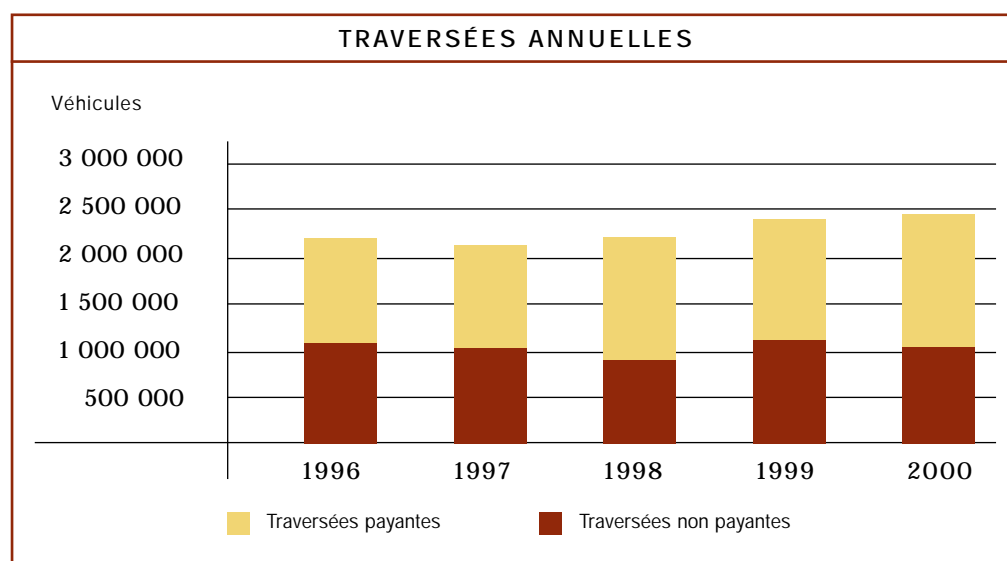


En 1962, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée se voyait autorisée à exploiter et à gérer un réseau routier et de pont à péage comprenant :

- un pont surélevé reliant la ville de Cornwall à l'île du même nom sur le fleuve Saint-Laurent (pont du chenal nord);
- une zone de péage et une route traversant l'île Cornwall selon l'axe nord-sud et reliant les ponts des chenaux nord et sud;
- un pont suspendu surélevé reliant l'île Cornwall à Rooseveltown dans l'état de New York (pont du chenal sud).

Le pont a été construit conformément aux modalités d'un accord international intervenu en 1957 entre la SLSDC et L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). En 1962, on modifiait cet accord en vue de l'adjonction de la CPIVM qui aura pour tâche d'exploiter et d'administrer le pont. En 1998, la SPFL prenait à son compte le rôle et les responsabilités de l'AVMSL en ce qui a trait aux modalités de cet accord.

L'AVMSL a construit le pont du chenal nord, la route et la zone de péage à un coût de 8 539 695 \$. Ce pont, qui a été ouvert à la circulation en 1962, enjambe le canal de Cornwall, aujourd'hui délaissé, et le fleuve Saint-Laurent. On a érigé un pont suspendu surélevé, qui est la propriété de la SPFL, afin de permettre la mise en place d'une voie maritime entièrement canadienne.



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

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) est une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, une société d'État fédérale stipulée à l'annexe III, partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques. La Corporation a été constituée en 1962 en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes et elle a par la suite été prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, toujours en vue de l'exploitation et de la gestion d'un pont international à péage reliant Cornwall, en Ontario, à Rooseveltown dans l'état de New York. La Corporation exploite une entreprise conjointe pour le compte de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).

Entre 1957 et 1959, on a construit le pont du chenal sud afin de remplacer le pont surbaissé qui a été démolé en vue de la mise en œuvre du chenal de navigation de la voie maritime du Saint-Laurent. Les coûts de la construction de ce pont ont été supportés conjointement par l'AVMSL et la SLSDC de manière approximativement proportionnelle à la longueur de la structure figurant de chaque côté de la frontière internationale (soit 32 % au Canada et 68 % aux États-Unis). En bout de ligne la répartition des coûts s'est effectuée ainsi : l'AVMSL a construit la sous-structure à un coût de 2 952 429 \$ et la SLSDC a érigé la superstructure à un coût de 6 257 797 \$. Aujourd'hui, la SPFL et la SLSDC sont conjointement propriétaires du pont du chenal sud selon la proportion correspondant aux investissements initiaux effectués.

En vertu des modalités des accords de 1957 et 1962, le péage routier sert à payer les frais administratifs, opérationnels et généraux de la CPIVM, dont l'entretien de la route et l'entretien général des deux ponts. Jusqu'en 1993, les recettes excédentaires par rapport aux dépenses ont été remises à l'AVMSL en vue de

l'amortissement de l'investissement effectué pour la construction du pont du chenal nord. De 1994 à 1997, cet excédent a été réparti également entre l'AVMSL et la SLSDC. Depuis 1998, la SPFL reçoit la part des recettes excédentaires par rapport aux dépenses qui était auparavant remise à l'AVMSL.

Le barème de péage mis en place en 1962 a fait l'objet d'une révision en 1976, 1981 et 1991. Au printemps 1998, la CPIVM a baissé la valeur des rabais consentis pour les livrets de billets de péage de 30 % à 20 % pour les véhicules de tourisme. Le rabais accordé aux véhicules commerciaux a par ailleurs été réduit de 30 % à 5 %.

Depuis sa création, la CPIVM a autorisé les résidents de la réserve indienne de l'île Cornwall à utiliser le pont sans frais. Cet arrangement faisait partie des accords conclus au moment de l'expropriation de terres de la réserve pour la construction du pont et des routes d'accès. En 1976, le passage gratuit a été accordé aux Mohawks de la partie américaine de la réserve. ☺

⌚ SOMMAIRE FINANCIER

pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2000	1999
	\$	\$
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 018 592	3 020 640
Location	125 546	125 749
Investissements	74 739	50 887
Dépenses		
Entretien	1 342 680	1 053 360
Perception des péages	649 020	635 939
Administration	538 805	514 711
Amortissement	339 636	332 162
Bénéfice net	259 150	587 918
• BILAN		
Actif à court terme	1 782 470	1 155 675
Passif à court terme	463 492	395 341
Immobilisations	447 307	519 518
Réparations importantes reportées	567 642	754 565
Capital-actions	8 000	8 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	1 993 885	1 707 017
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Acquisition d'immobilisations	80 503	328 270
Fonds générés par l'exploitation	669 708	1 007 827



4. LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY



JAMES McINTYRE
Président

REVUE DE L'ANNÉE

Le pont international de Sault Ste. Marie est exploité par la Joint International Bridge Authority (JIBA) en vertu d'un accord intergouvernemental intervenu entre la St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) et le Michigan Department of Transportation (MDOT), qui prescrit la gestion et l'exploitation courantes du pont international par un organisme gouvernemental sans but lucratif.

Le 1^{er} septembre 2000, la SMRBC a remboursé les obligations dont la vente a permis de financer la construction du pont international de Sault Ste. Marie et, conformément aux accords mis en place par les lois fédérales et celles du Michigan, le pont a été remis à l'état du Michigan et au gouvernement du Canada.

Le nouvel accord intergouvernemental qui a alors été conclu entre Transports Canada et le MDOT a entraîné la mise sur pied de la JIBA, qui assure la supervision opérationnelle ainsi que les politiques de la nouvelle International Bridge Administration (IBA),

qui a pour tâche d'administrer, d'exploiter, de réparer et d'améliorer le pont.

Le gouvernement canadien a cédé la partie canadienne du pont international à la SMRBC, dont la SPFL est le principal actionnaire (elle détient en effet 91,33 % des actions). La SMRBC nomme trois des six membres de la JIBA et le gouverneur du Michigan désigne les trois autres membres. La SPFL a pour tâche de représenter les intérêts du Canada lorsqu'il s'agit de prendre une décision touchant l'exploitation de cet important pont international de même que de faire rapport au vérificateur général au sujet de son rendement financier.

Le pont international de Sault Ste. Marie constitue la plus importante installation de traversée pour le commerce international du nord-ouest de l'Ontario : environ un milliard de dollars d'exportations canadiennes traversent ce pont par camion. Le pont international est un facteur déterminant du bien-être des habitants des villes de Sault Ste. Marie en Ontario et de Sault Ste. Marie au Michigan. En effet, il représente une voie de communication essentielle pour les industries de l'acier, du papier et forestière, pour les entreprises liées au tourisme et pour la population en général qui l'utilise pour le travail, les loisirs et le magasinage. En 1999, plus de 2,8 millions de véhicules ont emprunté ce pont.

Les responsabilités de la JIBA consistent à approuver le péage imposé pour le pont, le budget d'exploitation et les plans commerciaux, l'établissement des règles d'utilisation du pont



et des propriétés connexes, l'achat de propriétés, l'investissement de capitaux portant sur le pont et les propriétés connexes ainsi que la surveillance des investissements puisés à même le fonds de réserve du pont.

Le pont se trouve sur une servitude située sur des terres appartenant à d'autres organismes, notamment le U.S. Army Corps of Engineers, la St. Mary's Paper Company, les villes de Sault Ste. Marie en Ontario et de Sault Ste. Marie au Michigan, Parcs Canada et, peut-être dans l'avenir, un groupe autochtone américain.

Environ 85 % des clients du pont provenaient du comté de Chippewa ou de la zone canadienne adjacente ou se rendaient à ces endroits. Au total, 70 % des traversées du pont étaient faites pour des séjours d'une durée de 60 minutes ou moins.

En 1999, 46 % des traversées du pont étaient des navetteurs. Les véhicules de classe 1 (voitures de tourisme, motocyclettes, camions à deux essieux et à quatre roues) constituaient environ 93 % des véhicules qui empruntaient le pont. Même si 5 % de toutes les traversées étaient attribuables à des véhicules commerciaux munis de trois essieux ou plus, ceux-ci ont représenté 45 % de toutes les recettes de péage du pont. Les principales marchandises transportées par les camions qui traversent le pont international sont : le bois, l'acier et les produits de papier.

En collaboration avec le MDOT et le ministère des Transports de l'Ontario, la SMRBC a mis en marche une étude sur l'origine et la destination des automobiles qui traversent le pont, afin de

déterminer le type de clientèle des véhicules de tourisme (qui effectuent plus de 90 % de toutes les traversées) et ainsi permettre à la direction de mieux planifier les améliorations au pont et les services à offrir.

La circulation automobile sur le pont international a grimpé de façon constante de 1980 jusqu'en 1993, où on a atteint le niveau le plus élevé, soit 3,5 millions de véhicules. Après cette date, la circulation a baissé de façon régulière jusqu'en 1999, principalement en raison de la différence entre les dollars canadien et américain. En raison de la hausse des prix des produits et services américains, les visites des Canadiens à Sault Ste. Marie au Michigan pour le magasinage, les loisirs et des motifs personnels se sont mises à chuter. Toutefois, l'amélioration de l'économie canadienne nous permet d'espérer que la vapeur sera renversée dans les mois à venir.

Depuis 1980, les traversées de camions au pont international ont grimpé de 249 % et les hausses annuelles ont été en moyenne de 9 % depuis 1994. L'augmentation des traversées de camions est sans doute attribuable à la vigueur des économies canadienne et américaine.

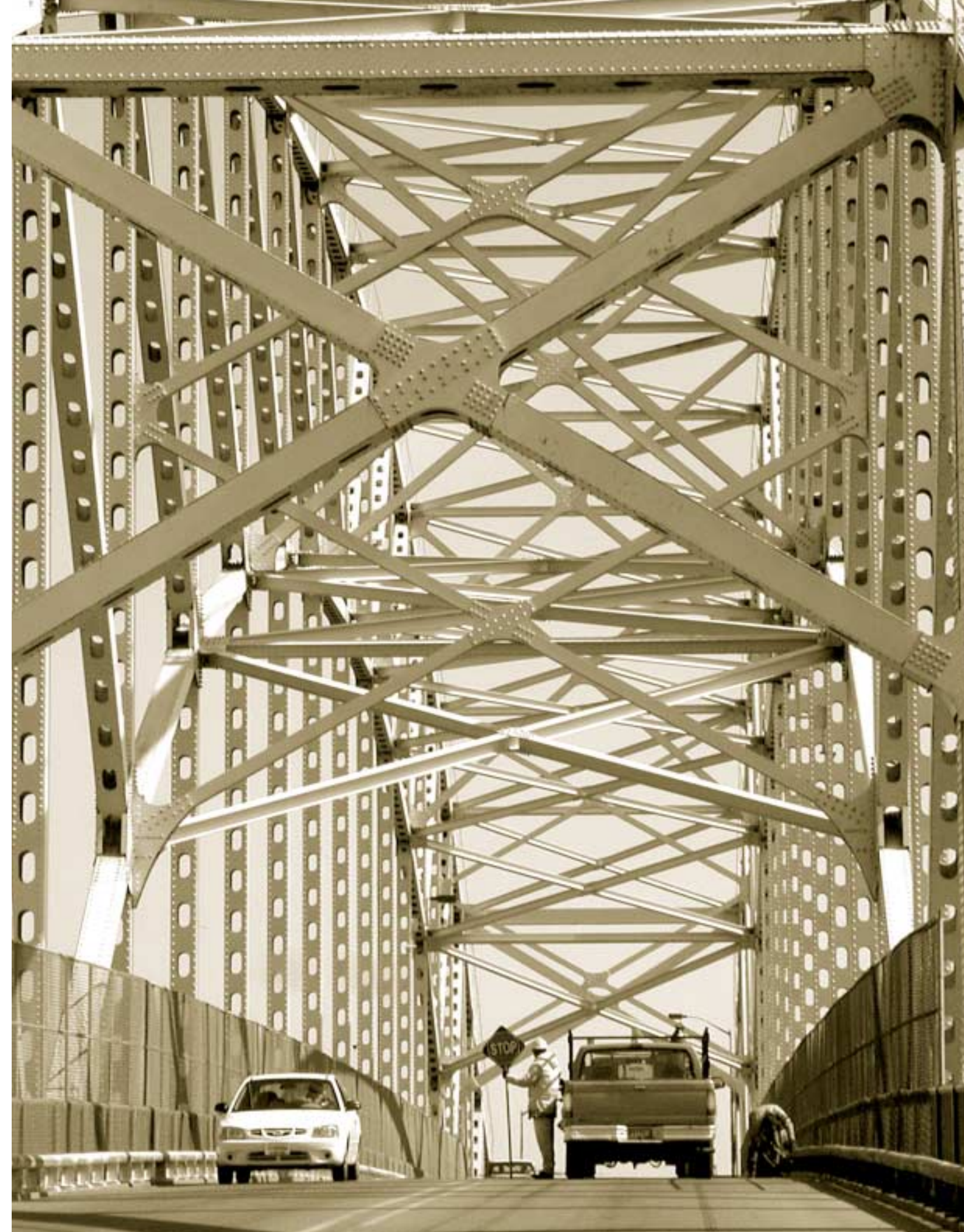
RECETTES

Les recettes du pont ont augmenté de 1980 à 1995, mais elles ont commencé à chuter en raison de la baisse du dollar canadien. Dans le cadre actuel, où l'économie canadienne se porte bien, tout porte à croire que les recettes reprendront leur cours normal sous peu. ☺

Ⓞ **SOMMAIRE FINANCIER**
pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001*
	\$
• EXPLOITATION	
Revenus	
Péages	1 762 666
Baux et permis	182 138
Investissements	40 570
Dépenses	
Entretien	491 493
Perception des péages	500 000
Administration	62 292
Amortissement	91 536
Bénéfice net	840 053
• BILAN	
Actif à court terme	3 289 677
Passif à court terme	607 761
Immobilisations	1 844 734
Capital-actions	1 500
Bénéfices non répartis	4 525 150
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	
Acquisition d'immobilisations	-
Placement - fonds du marché monétaire	821 759

* Résultats financiers pour l'exercice de 6 mois terminé le 31 mars 2001.



5. PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

SOUS JURIDICTION DE LA SPFL ET DE SES FILIALES



Pont international des Mille-Îles



Pont Jacques-Cartier



Pont Champlain et autoroute Bonaventure



Pont Honoré-Mercier

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 des États-Unis. Environ deux millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.

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 43 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 millions de véhicules par année, auquel il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.

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 27 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.

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 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 3 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 2,4 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. ☺



Tunnel de Melocheville



Estacade du pont Champlain



Pont international de Sault Ste. Marie



Pont international de la voie maritime

«EN DEUX TEMPS, TROIS MOUVEMENTS»

6. INFORMATIONS CORPORATIVES



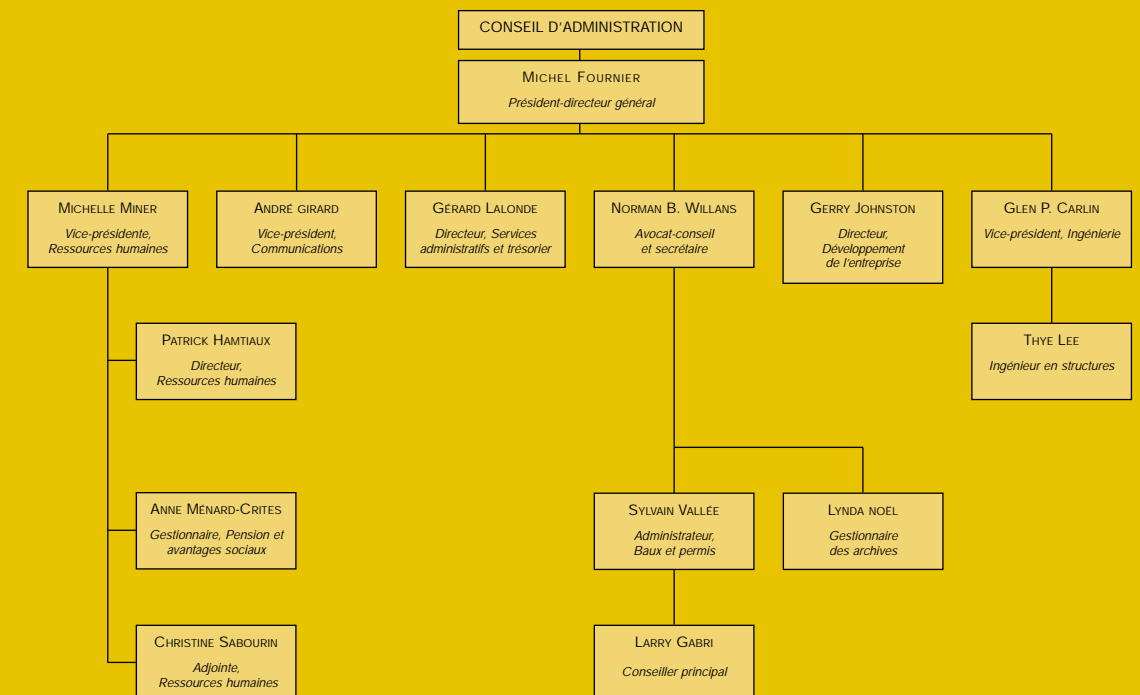
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

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*
André Girard, *Vice-président, Communications*
Michelle Miner, *Vice-présidente, Ressources humaines*
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*
Glen P. Carlin, *Administrateur*
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*
Pierre Beaudoin, *Directeur général*
Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil et secrétaire de la Société*
Nathalie Rhéaume, *Directrice, Finances et administration*
Jean-Charles Leclerc, *Directeur, Ingénierie et construction*
Serge Harvey, *Directeur, Opérations et entretien*

COMITÉ DE SUIVI DANS LE CADRE DU PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT JACQUES-CARTIER

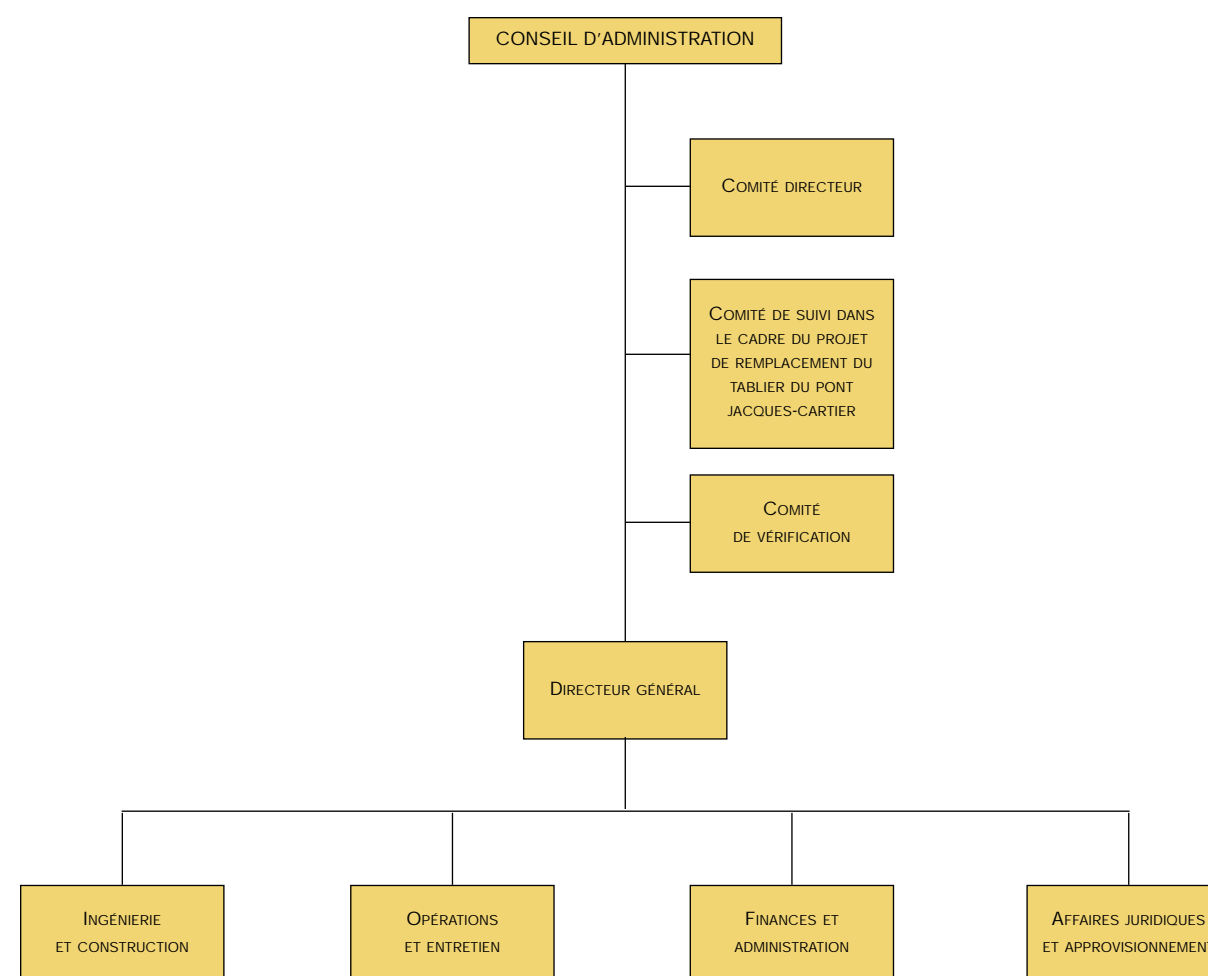
Glen P. Carlin, *Président*
Clément Côté
René Therrien

COMITÉ DE VÉRIFICATION

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



LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE



Au 31 mars 2001, la Société comptait 42 postes permanents et 1 poste saisonnier, pour un total de 43 postes.

«DE TEMPS EN TEMPS»



LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Fournier, *Président*
Albert S. Jacquez, *Vice-président*
Meredith S. Hayes, *Vice-président*
Erman J. Cocci, *Vice-président*
Roger J. Forgues, *Directeur*
Edward Margosian, *Directeur*
John M. Kroon, *Administrateur*
Sheila Tremblay, *Administrateur*

DIRECTION

Michel Fournier, *Président*
Albert S. Jacquez, *Vice-président*
Erman J. Cocci, *Vice-président*
Gerard Lalonde, *Trésorier*
Edward Margosian, *Trésorier adjoint*
Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*
Norman B. Willans, *Avocat général*
Marc C. Owen, *Avocat général adjoint*
Hendrik H. Saaltink, *Directeur général*
Nicole Voyer, *Secrétaire de la Corporation*

COMITÉ DE VÉRIFICATION

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

COMITÉ DE GESTION

Sheila Tremblay
Sal Pisani
John M. Kroon



LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

James McIntyre, *Président*
Alexander Harry, *Vice-président*
Robert Collins, *Administrateur*
Gerry Johnston, *Administrateur*
Allan Jackson, *Administrateur*
Don Macgregor, *Administrateur*
Ross Reilly, *Administrateur*
Mary Trbovich, *Administrateur*
Lorie Bottos, *Secrétaire trésorier*





© ÉTATS FINANCIERS 2000-2001

«NOTRE TEMPS, VOTRE ARGENT»

- 00:49 Survol de l'examen financier
- 00:52 Tableau synoptique
- 00:53 Rapport de la direction
- 00:54 Rapport du vérificateur
- 00:55 La Société des ponts fédéraux Limitée



⊖ EXAMEN FINANCIER

SURVOL DE L'EXAMEN FINANCIER

La présente analyse s'ajoute aux états financiers consolidés présentés dans les pages qui suivent. Elle porte sur les activités de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, de sa filiale détenue à 91,33 %, la St. Mary's River Bridge Company, et inclut la quote-part proportionnelle soit 50 % des comptes de sa coentreprise, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

Les états financiers sont ceux de la deuxième année complète d'activités de La Société des ponts fédéraux Limitée se terminant le 31 mars 2001. Lorsqu'il effectue des comparaisons, le lecteur doit se souvenir que les états financiers de cette année incluent les opérations de sa nouvelle filiale, la St. Mary's River Bridge Company, et ce pour la période allant du 17 octobre 2000 au 31 mars 2001.

Les activités de la Société se divisent en deux secteurs distincts. En premier lieu, on retrouve le secteur des ponts internationaux. Ce secteur s'autofinance à même les revenus de péages. Le deuxième secteur comprend les autres ponts, structures et activités où il n'existe aucun péage. Ce secteur dépend, en partie, du gouvernement pour son financement.

DES INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES

L'année financière terminée le 31 mars 2001 a été marquée par l'acquisition, le 17 octobre 2000, de 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company de la province de l'Ontario, pour un montant total de 1 370 \$. Le transfert net des actifs au montant de 3 401 524 \$ a été comptabilisé au capital d'apport. La société St. Mary's River Bridge Company fut créée en 1955 pour participer au financement, à la construction, à l'entretien et aux opérations d'un pont traversant la rivière St-Mary et reliant la municipalité de Sault Ste. Marie en Ontario avec la municipalité de Sault Ste. Marie dans l'état du Michigan aux États-Unis. Par cette acquisition, La Société des ponts fédéraux Limitée poursuit ses projets de regroupement d'ouvrages fédéraux ne servant pas à la navigation et s'emploie à rationaliser les coûts d'exploitation, d'entretien et d'administration relatifs à leur gestion.

Par ailleurs, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a entamé des travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier afin de répondre, dans le cadre de sa mission, aux besoins des Canadiennes et des Canadiens en matière de transport et leur fournir des installations sécuritaires. Sur le coût du projet dans son ensemble, estimé à 121 millions de dollars, 6 millions ont été comptabilisés au 31 mars 2001.

⊖ EXAMEN FINANCIER

DES ASSISES SOLIDES

À la suite de l'acquisition de la filiale St. Mary's River Bridge Company, La Société des ponts fédéraux Limitée continue de montrer une situation financière solide. Comparativement à l'année précédente, les encaisses et les dépôts à terme ont augmenté de 5 309 747 \$ pour atteindre un total de 15 068 173 \$ en 2001 soit une augmentation de 54 %. Cette hausse découle en partie de l'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company, pour un montant de 1 287 306 \$. Elle provient également d'investissements qui arriveront à terme dans le courant de l'exercice financier 2002. En outre, le montant à recevoir du Canada s'élève à 8 662 192 \$ en 2001 par rapport à 3 990 252 \$ en 2000. Ce montant représente la part des crédits parlementaires qui ont été octroyés à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée mais qui n'ont pas encore été versés. L'actif à court terme est passé de 15 998 248 \$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2000 à 26 480 678 \$ au 31 mars 2001, soit une augmentation de 66 %. Pour ce qui est de l'actif à long terme, l'augmentation des placements à long terme provient uniquement de la société St. Mary's River Bridge Company pour un montant de 1 647 808 \$.

Quant aux immobilisations, elles atteignent 42 635 991 \$ au 31 mars 2001 en comparaison de 37 336 799 \$ l'année précédente. L'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company contribue à cette hausse pour un montant de 1 844 734 \$. Le coût initial de la portion canadienne du pont international de Sault Ste. Marie est totalement amorti mais il reste des terrains, des immeubles et des équipements à amortir. Par ailleurs, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée exécute des travaux de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier. Le contrat de design-construction a été adjugé le 12 octobre 2000 et les premiers travaux effectués au 31 mars 2001 sont comptabilisés dans les projets en voie de réalisation pour un total de 5 584 296 \$. Le coût de la portion de l'autoroute Bonaventure et le coût initial du pont Jacques-Cartier sont complètement amortis.

Les comptes payables atteignent 9 802 657 \$ au 31 mars 2001 comparativement à 4 775 112 \$ au 31 mars 2000. De ce montant, 8 826 534 \$ appartiennent à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et incluent le projet de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Le financement en capital reporté de 6 227 275 \$ correspond aux crédits parlementaires qui sont requis pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables.

Le capital d'apport est passé de 50 041 592 \$ en 2000 à 53 443 116 \$ en 2001. Le transfert net des actifs de la société St. Mary's River Bridge Company à la Société des ponts fédéraux Limitée inclut des fonds du marché monétaire et des bons du Trésor d'un montant total de 2 469 567 \$ ainsi que des immobilisations de 1 936 270 \$. Au 31 mars 2001, La Société des ponts fédéraux Limitée affiche un actif total de 73 592 087 \$, une hausse de 31 % par rapport à l'actif établi au 31 mars 2000, soit 56 178 174 \$.

⊖ EXAMEN FINANCIER

UNE CROISSANCE SOUTENUE

Pendant l'année 2001, les revenus consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée ont progressé de 3 539 795 \$, ou 52 %, pour atteindre 10 299 403 \$ comparativement à 6 759 608 \$ pour l'exercice précédent.

Un des principaux facteurs qui ont contribué à cette progression sont les revenus provenant des baux et permis qui ont augmenté de 73 % passant de 2 109 899 \$ en 2000 à 3 655 810 \$ en 2001. Cette hausse découle principalement des nouvelles sources de revenus que la Société a développées grâce à l'installation par le secteur privé de panneaux publicitaires à l'abord des ponts Jacques-Cartier et Champlain ainsi que le long de l'autoroute Bonaventure. En effet, depuis juin 1999, la Société a mis en œuvre un nouveau programme de panneaux à messages variables (PMV) destiné à fournir des informations sur la circulation et la sécurité routière aux automobilistes. Ce programme est financé par les recettes provenant de panneaux publicitaires du secteur privé installés sur les terrains fédéraux.

Par ailleurs, les revenus attribuables aux péages ont doublé et atteignent 3 251 592 \$ au 31 mars 2001 par rapport à 1 549 407 \$ au 31 mars 2000. L'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company explique cette variation, pour un montant de 1 762 666 \$, avec seulement six mois d'opérations.

La Société est très satisfaite de ces résultats qui témoignent des moyens qu'elle met en œuvre pour accroître la sécurité et l'accessibilité des ouvrages civils qu'elle gère et atteindre ses objectifs d'amélioration de l'efficacité de sa gestion et de rentabilisation maximale de ses actifs.

Par ailleurs, le montant du crédit parlementaire accordé par le gouvernement du Canada pour le financement des dépenses d'exploitation de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée atteint 27 965 992 \$ pour l'année financière 2001 en comparaison de 25 167 928 \$ pour l'année précédente.

Les dépenses ont augmenté de 6 096 988 \$ en 2001. La hausse de 20 % des dépenses d'entretien d'un montant de 4 416 590 \$ s'explique principalement par l'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company et par les travaux menés par La Société des ponts fédéraux Limitée. Les dépenses d'administration se sont accrues de 34 % pour un montant de 1 531 094 \$ notamment en raison de l'ajout de nouveaux employés dans la structure organisationnelle et l'utilisation de consultants externes.

UNE ÉQUIPE EXPÉRIMENTÉE

La Société des ponts fédéraux Limitée peut compter sur une équipe d'experts dans plusieurs domaines pour servir efficacement ses clients, le grand public, tout en offrant à son actionnaire, le gouvernement du Canada, la meilleure rentabilité possible. Par leur compétence et leur engagement quotidien, ils contribuent à faire de La Société des ponts fédéraux Limitée une organisation capable de relever le défi d'entretenir des ouvrages afin qu'ils demeurent sécuritaires tout en répondant aux attentes de rentabilité, d'imputabilité et de transparence des Canadiennes et des Canadiens.

⌚ TABLEAU SYNOPTIQUE

RÉTROSPECTIVE DEPUIS LE COMMENCEMENT
pour l'exercice terminé le 31 mars

DESCRIPTION	1999 (6 mois)	2000 (12 mois)	2001 (12 mois)
• DONNÉES FINANCIÈRES en milliers de dollars			
• REVENUS			
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	906	2 252	2 276
Baux et permis	728	2 110	3 656
Péages	627	1 549	3 251
Intérêts	339	653	994
Autres	113	195	122
	2 713	6 759	10 299
• DÉPENSES			
Entretien	7 346	21 825	26 242
Fonctionnement	1 975	3 566	3 175
Administration	1 799	4 564	6 095
Amortissement	1 260	2 740	3 249
Recouvrement de coûts	(268)	(295)	(264)
	12 112	32 400	38 497
Perte avant le financement public	(9 399)	(25 641)	(28 198)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 628	25 168	27 966
Amortissement du financement en capital reporté	37	88	141
Part des actionnaires sans contrôle	–	–	(69)
Bénéfice net (perte nette)	266	(385)	(160)

⌚ 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 directeur-général,



Michel Fournier

Ottawa, Canada

Le 1^{er} juin 2001

🕒 RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



AUDITOR GENERAL OF CANADA

Au ministre des Transports,

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2001 et les états consolidés des résultats et du déficit, 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.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2001 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 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.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Richard Flageole, FCA
Vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 1^{er} juin 2001

🕒 BILAN CONSOLIDÉ

au 31 mars

	2001	2000
	\$	\$
• ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme (note 4)	15 068 173	9 758 426
Débiteurs	1 678 837	2 013 798
Intérêts courus à recevoir	209 133	3 470
Frais payés d'avance	862 343	232 302
Montant à recevoir du Canada	8 662 192	3 990 252
	26 480 678	15 998 248
À long terme		
Placements à long terme (note 5)	4 147 808	2 500 000
Avance au coentrepreneur (note 6)	327 610	343 127
	4 475 418	2 843 127
Immobilisations (note 7)	42 635 991	37 336 799
	73 592 087	56 178 174
• PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	9 802 657	4 775 112
Revenus reportés	2 610 844	214 336
	12 413 501	4 989 448
Avantages sociaux futurs	959 586	812 372
Revenus reportés	435 000	–
Financement en capital reporté (note 8)	6 227 275	453 802
Part des actionnaires sans contrôle	392 460	–
	8 014 321	1 266 174
	20 427 822	6 255 622
Engagements et éventualités (note 13 et 14)		
• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	53 443 116	50 041 592
Déficit	(278 852)	(119 041)
	53 164 265	49 922 552
	73 592 087	56 178 174

* 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 DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	\$	\$
• REVENUS		
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 9)	2 276 174	2 252 169
Baux et permis	3 655 810	2 109 899
Péages	3 251 592	1 549 407
Intérêts	993 819	652 711
Autres	122 008	195 422
	10 299 403	6 759 608
• DÉPENSES		
Entretien	26 241 851	21 825 261
Fonctionnement	3 174 953	3 565 656
Administration	6 095 200	4 564 106
Amortissement	3 249 114	2 740 273
Recouvrement de coûts (note 10)	(264 000)	(295 166)
	38 497 118	32 400 130
Perte avant le financement public	(28 197 715)	(25 640 522)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 965 992	25 167 928
Amortissement du financement en capital reporté (note 8)	141 334	87 626
Part des actionnaires sans contrôle	(69 422)	-
PERTE NETTE	(159 811)	(384 968)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(119 041)	265 927
Déficit à la fin de l'exercice	(278 852)	(119 041)

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

⊖ ÉTAT CONSOLIDÉ DU CAPITAL D'APPORT

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	50 041 592	47 641 592
Transfert des actifs de		
Transports Canada	-	2 400 000
St. Mary's River Bridge Company (note 3)	3 401 524	-
Solde à la fin de l'exercice	53 443 116	50 041 592

* Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.

⊕ ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	\$	\$
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(159 811)	(384 968)
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	3 249 114	2 740 273
Amortissement du financement en capital reporté	(141 334)	(87 626)
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	147 214	233 995
Amortissement des revenus reportés	(768 648)	(93 572)
Part des actionnaires sans contrôle	69 422	-
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 11)	(1 501 485)	(32 196)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	894 472	2 375 906
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Trésorerie acquise de la filiale (note 3)	675 072	-
Diminution de l'avance au coentrepreneur	15 517	165 266
Placements à long terme	821 759	-
Acquisition d'immobilisations	(6 612 036)	(2 877 265)
Cession d'immobilisations	-	28 651
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(5 099 688)	(2 683 348)
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus reportés	3 600 156	-
Augmentation du financement en capital reporté	5 914 807	267 104
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	9 514 963	267 104
• AUGMENTATION (DIMINUTION) NETTE DE L'EXERCICE	5 309 747	(40 338)
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	9 758 426	9 798 764
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	15 068 173	9 758 426

* Les notes 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 international des Mille-Îles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Honoré-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 total 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, sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, ainsi que la filiale, la St. Mary's River Bridge Company, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

A) MÉTHODE DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, 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, ils comprennent les résultats de la

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS au 31 mars

filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise pour l'exercice du 1^{er} avril 2000 au 31 mars 2001 (du 1^{er} avril 1999 au 31 mars 2000 pour l'exercice terminé le 31 mars 2000) ainsi que ceux de la filiale St. Mary's River Bridge Company pour la période du 17 octobre 2000 au 31 mars 2001.

B) CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état des résultats et du déficit. À ce titre, l'excédent des dépenses sur les revenus d'exploitation de la filiale ne comprend pas l'amortissement, la variation de la provision pour avantages sociaux futurs ainsi que les gains ou pertes sur l'aliénation d'immobilisations.

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.

Tout solde des crédits parlementaires auquel la filiale a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada.

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.

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS au 31 mars

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.

E) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours de l'exercice où les employés rendent des services à la Société. 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 participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Depuis le 1^{er} avril 2000, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la coentreprise versent des cotisations plus élevées et ce montant, exprimé en pourcentage des cotisations des employés, variera d'un exercice à l'autre selon les besoins dictés par les antécédents.

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

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 services courants 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.

La charge pour tous les plans de retraite de l'exercice est de 228 833 \$.

3. CAPITAL D'APPORT ET ACQUISITION D'ÉLÉMENTS D'ACTIFS

Tel qu'indiqué à la note 1, la société a acquis le contrôle de St. Mary's River Bridge Company en achetant 137 actions, soit 91,33 % des actions votantes et participantes, au montant de 1 370 \$ au comptant. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Le tableau qui suit illustre la valeur des actifs nets de la SMRBC à La Société des ponts fédéraux Limitée. La valeur nette des actifs acquis se chiffre à 3 401 524 \$ et est comptabilisée au capital d'apport.

Trésorerie acquise de la filiale	\$
Encaisse et dépôts à terme	676 442
Trésorerie utilisée pour l'acquisition de la filiale	(1 370)
	675 072
Actif à court terme	104 708
Fonds du marché monétaire et bons du Trésor	2 469 567
Immobilisations	1 936 270
Créditeurs	(1 461 055)
Part des actionnaires sans contrôle	(323 038)
Actif net acquis	3 401 524

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 mars

4. ENCAISSE ET PLACEMENT À COURT TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2001 était de 5,9 %. Le terme à courir le plus long est de 54 jours. La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

5. PLACEMENTS À LONG TERME

Les placements à long terme incluent les instruments financiers ci-dessous :

	2001	2000
	\$	\$
Bon du Trésor	2 500 000	2 500 000
Fonds du marché monétaire	1 647 808	-
	4 147 808	2 500 000

Le bon du Trésor porte intérêt au taux de 5,36 % et arrive à échéance le 26 mars 2002.

Les placements à long terme dans les fonds du marché monétaire sont sujets à divers risques en terme de taux d'intérêt, de marché ou de flux de trésorerie. Ces risques sont contrôlés par la direction et, avec ces placements, la Société ne prend aucun risque important.

La juste valeur des fonds du marché monétaire correspond à leur valeur comptable. Les taux d'intérêt de ces fonds sont variables et leur rendement effectif est de 3,5 % au 31 mars 2001.

6. 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 au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2001, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

⊕ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 mars

7. IMMOBILISATIONS

	2001		2000	
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
	\$	\$	\$	\$
• Terrains	4 340 944	–	4 340 944	3 769 987
• Ponts	144 318 823	117 643 592	26 675 231	29 310 843
• Véhicules et équipements	6 622 314	2 637 992	3 984 322	2 993 540
• Bâtiments	3 609 014	2 273 436	1 335 578	884 951
• Réparations importantes reportées	943 207	692 867	250 340	349 765
• Travaux de réfection	48 917	24 824	24 093	27 713
• Projets en voie de réalisation	6 025 483	–	6 025 483	–
	165 908 702	123 272 711	42 635 991	37 336 799

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

Par ailleurs, les projets en voie de réalisation au 31 mars 2001 se rapportent, en majeure partie, au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier (note 15).

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 mars

8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

	2001	2000
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	453 802	274 324
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	5 914 807	267 104
Amortissement	(141 334)	(87 626)
Solde à la fin de l'exercice	6 227 275	453 802

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

Cette quote-part représente le résultat net d'exploitation de la portion canadienne du pont international des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et Thousand Islands Bridge Authority.

10. RECOUVREMENT DE COÛTS

Ce recouvrement représente le remboursement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada des frais engagés pour l'entretien du poste des douanes canadiennes du pont international des Mille-Îles, conformément à une entente contractuelle.

11. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2001	2000
	\$	\$
Débiteurs	424 933	(649 312)
Intérêts courus à recevoir	(205 533)	117 210
Frais payés d'avance	(615 435)	(232 302)
Montant à recevoir du Canada	(4 671 940)	(330 247)
Créditeurs	3 566 490	1 062 455
	(1 501 485)	(32 196)

⊕ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

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

La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 11 904 623 \$ jusqu'en 2007. De plus, la Société s'est engagée en vertu d'un contrat de design et construction ainsi que d'autres contrats de services professionnels, de location et d'assurances dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à verser 108 463 598 \$ jusqu'à l'exercice 2002-2003. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices s'élèvent à 63 906 895 \$ en 2002, 55 262 331 \$ en 2003, 370 964 \$ en 2004, 371 527 \$ en 2005, 371 527 \$ en 2006 et 84 977 \$ pour les exercices ultérieurs. Elle s'est également engagée en vertu d'une entente pour services de police qui se termine le 30 juin 2002, à verser annuellement un montant minimum de 2,9 millions de dollars.

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.

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 mars

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 adjudgé le contrat de design et construction, pour le remplacement du tablier du pont. La fin des travaux est prévue pour novembre 2002. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 121 millions de dollars dont 6 millions ont été comptabilisés au 31 mars 2001.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des dépôts à 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 DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certains chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

