



La Société des ponts fédéraux Limitée

Rapport annuel
2012-2013

TABLE DES MATIÈRES

1	Message de la présidente et première dirigeante	3
2	Message de la vice-présidente du conseil d'administration	5
3	Gouvernance	7
4	Qui sommes-nous	8
5	Performance d'entreprise	13
6	Rapport de gestion	20
7	États financiers vérifiés	31
	Annexe A – Rapport sur le rendement 2012-2013	58
	Annexe B – Sommaires financiers des résultats des filiales	61
	Annexe C – Conseil d'administration, principaux dirigeants et haute direction	64
	Annexe D – Liste des abréviations	68

1.0 MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ET PREMIÈRE DIRIGEANTE

À La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL), nous livrons la marchandise! Le renouvellement de mon mandat à la direction de la Société m'inspire une réflexion sur notre excellente productivité des cinq dernières années et tous les défis que nous avons eu à relever, particulièrement en 2012-2013. Je reste impressionnée par le professionnalisme, l'engagement, l'intégrité et l'enthousiasme de l'équipe de la SPFL et ses solides relations avec nos partenaires. Avec un effectif très réduit, la SPFL mène à bien de très grands projets d'infrastructure presque partout où elle a des ponts. Le niveau combiné d'activité est sans précédent pour la Société.

Les travaux d'entretien et d'immobilisations en cours comprennent :

- À Cornwall, la construction du nouveau pont du chenal nord (PCN) avance très rapidement et l'ouverture du pont et des installations de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est prévue pour bientôt.
- À Sault Ste. Marie, les acquisitions de terrains pour le complexe douanier canadien sont presque terminées et la mise en chantier débute. La planification d'un nouveau projet renouvelé de complexe douanier américain est aussi en cours.
- Au pont des Mille-Îles, les plans d'un complexe canadien nouveau et agrandi sont sur la table à dessin.
- À Montréal, on effectue d'importants travaux d'entretien sur le pont Champlain en attendant la réalisation d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent, la réfection de la section fédérale du pont Honoré-Mercier, la construction d'un nouveau pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs, la poursuite de grands travaux de réparation du pont Jacques-Cartier et de l'autoroute Bonaventure, ainsi que l'élaboration de mesures d'atténuation pour les terrains contaminés du Technoparc.



Micheline Dubé

Suite à ces travaux, les liens entre les installations de la SPFL à Cornwall et à Montréal et les territoires mohawks donnent de belles occasions de dialogue et favorisent la participation de ces collectivités à la réalisation de projets à grande échelle, au plus grand avantage de tous.

Dans une perspective budgétaire, la SPFL continue de faire preuve de prudence budgétaire dans l'accomplissement de son mandat. Les installations de la SPFL coûtent cher et la Société doit assurer la sécurité constante de ses ponts. Ces ponts et structures associées sont maintenus conformément aux normes d'inspection fixées par les organismes fédéraux du Canada et des États-Unis. Il y a des programmes d'inspection en place dans tous les cas pour recueillir les renseignements les plus à jour afin d'éclairer la prise de décisions sur les programmes d'entretien à court et à long terme. Il faut optimiser l'entretien, les réparations et la réfection des ponts vieillissants



Vue virtuelle de la nouvelle esplanade des douanes à Sault Ste. Marie

pour en maximiser la durée et la sécurité. Le choix du moment des investissements en infrastructure est crucial. Les nouveaux ouvrages doivent être réalisés en fonction de principes de grande durabilité.

Aux ponts internationaux, les résultats financiers sont étroitement liés aux péages générés par des niveaux de trafic qui sont fortement tributaires de la vigueur des économies canadienne et américaine. Les résultats financiers sont actuellement positifs, mais notre modèle d'affaires n'est pas à l'abri des défis. Les ponts internationaux sont toujours soumis à des pressions accrues, qui sont un facteur limitatif de l'autosuffisance. Les péages générés par les niveaux de trafic existants sont insuffisants pour constituer des réserves pour le financement des grands travaux de réfection ou de remplacement et, dans certains cas, pour payer toutes les charges d'exploitation. L'investissement direct du gouvernement du Canada a refermé l'écart. Pour l'avenir, les projections font prévoir que le coût de l'exploitation et de l'entretien des nouvelles installations consommera ou dépassera l'essentiel des flux de trésorerie disponibles. La SPFL et ses filiales d'exploitation des ponts internationaux analysent les taux de péages et les autres moyens d'accroître leurs revenus. La SPFL travaille aussi avec ses partenaires fédéraux à trouver des sources de financement pour les dépenses que nécessiteront les futures installations frontalières.

Pour les ponts de la région de Montréal, il y a déjà du financement en place pour répondre aux besoins immédiats et nous travaillons à définir les ressources qu'il faudra pour répondre aux besoins d'entretien et d'immobilisations à long terme. Les ressources requises doivent être équilibrées vu qu'il faut surveiller avec diligence les ouvrages qui arrivent à la fin de leur cycle de vie et faire une gestion active des risques. Il faut aussi des investissements proactifs pour maintenir la durabilité du réseau de transport de Montréal. Les dépenses atteignent un niveau sans précédent pour cet emplacement, où de grands travaux sont en cours sur la majorité des structures.

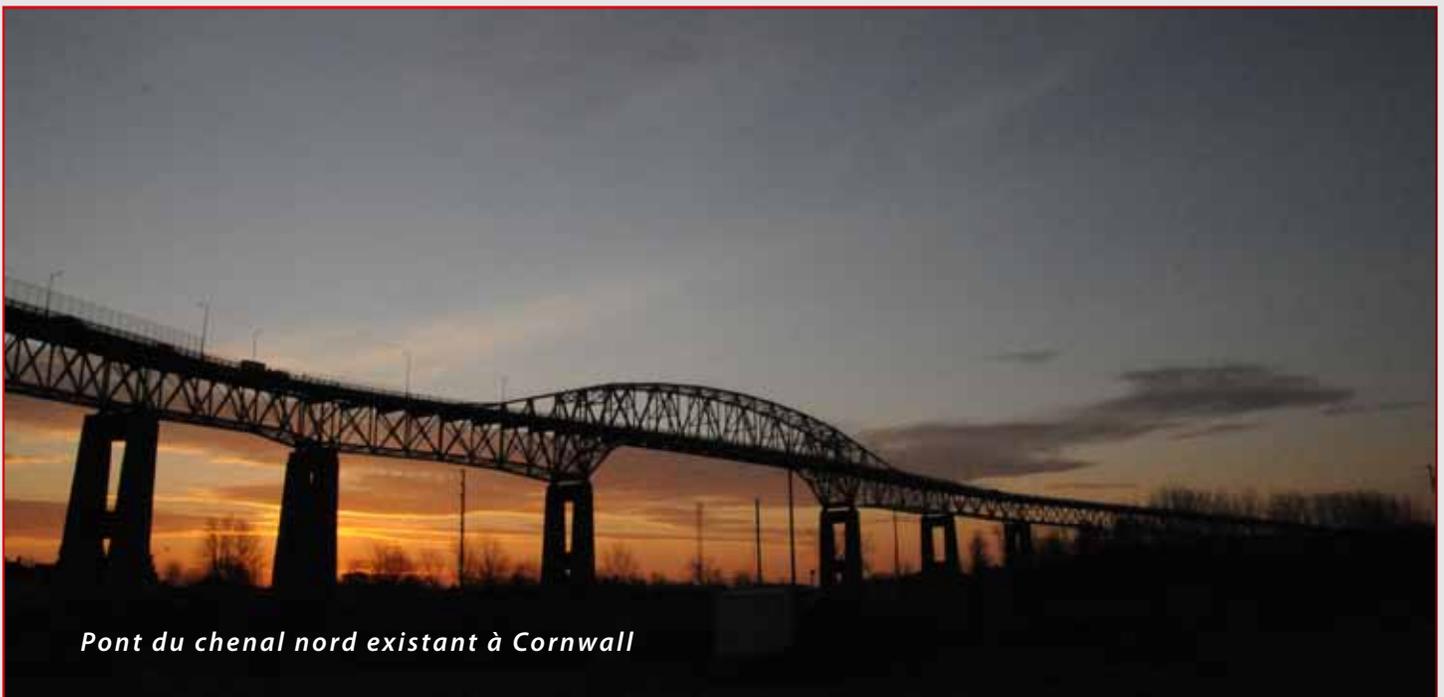
En bon gestionnaire, la SPFL analyse constamment ses charges d'exploitation pour les optimiser. Elle réalise ses travaux sur les ponts avec ouverture, équité et transparence pour obtenir la meilleure valeur, elle maintient un contrôle rigoureux des coûts salariaux et

elle limite les déplacements aux affaires essentielles. La SPFL fait aussi une utilisation efficace de la technologie pour communiquer, par les médias sociaux, une information essentielle aux utilisateurs des ponts et pour donner aux Canadiens un accès visuel direct aux investissements faits dans leurs collectivités. Elle assume aussi proactivement son obligation de rendre compte au public en donnant continuellement suite aux demandes d'accès à l'information, en ayant des échanges continus avec les utilisateurs des ponts et en produisant tous les rapports qu'exige la loi.

Comme le succès à long terme n'est jamais l'affaire d'une seule personne, je dois remercier avant de conclure, les nombreux partenaires de la SPFL qui nous apportent un soutien, un encouragement et une compréhension dont nous ne saurions nous passer. L'année écoulée a été marquée par de grandes réalisations et j'attaque la nouvelle année avec la ferme intention d'en donner encore plus.



Micheline Dubé, President and CEO



Pont du chenal nord existant à Cornwall

2.0 MESSAGE DE LA VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La SPFL est la société responsable de la sécurité et de la durabilité des ponts et infrastructures connexes. Elle s'acquitte de son mandat avec l'aide de trois filiales, soit Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), la Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) et la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM), et d'importants partenaires internationaux. La SPFL peut présenter les réalisations de l'année comme la démonstration claire qu'elle s'acquitte de son mandat « de fournir le plus haut niveau de service de manière à ce que ses structures de ponts soient sûres et efficaces pour les utilisateurs ».

Pour atteindre ses objectifs, la SPFL s'est attachée clairement, ces dernières années, à la sécurité des ponts et à la viabilité financière. La ferme conviction que chacun de ces deux éléments est intégré a été le principe directeur de toutes les décisions du conseil de la SPFL.

Les résultats financiers des ponts internationaux sont positifs pour l'exercice en cours; cependant, même sur un certain nombre d'années, ils ne sont pas suffisants pour couvrir les grandes immobilisations qu'exigent ces imposantes structures de pont. À Montréal, les opérations sont financées par des crédits parlementaires. Nous avons eu la chance de recevoir l'appui continu du gouvernement pour les grands projets d'immobilisations qu'il a fallu réaliser à tous les emplacements.

Comme membre de la collectivité de Cornwall (Ontario), je suis extrêmement fière de l'avancement des travaux sur le nouveau pont du chenal nord et me réjouis à la perspective que ce nouveau pont à travée basse ouvrira au cours de la prochaine année. Avec la démolition du pont existant, la réalisation de ce projet changera à tout jamais le paysage de la ville de Cornwall et se traduira par de grandes améliorations d'efficacité et par des occasions illimitées pour le front d'eau de la ville.

Un autre projet tout aussi important de la SPFL est celui des installations du complexe douanier au pont international de Sault Ste. Marie. Ce projet accélérera la circulation du trafic international et ouvrira un passage nord très efficace pour les décennies à venir au cœur de la ville de Sault Ste. Marie. En outre, la réfection complète du complexe douanier au pont international des Mille-Îles vient tout juste d'être annoncée et la SPFL est impatiente d'attaquer la planification détaillée de cette initiative dans la prochaine année.

À Montréal, l'intégration des réseaux de transport, qui, dans bien des cas, fonctionnent à pleine capacité, exige une coordination serrée entre les entités responsables. Des efforts considérables sont investis pour éviter que des décisions soient prises en vase clos. Les grandes structures sous notre responsabilité sont vieillissantes et nécessitent des réparations majeures. Le défi particulier que pose le pont Champlain demeure un souci de taille, qui nécessite d'importants investissements en entretien de la structure jusqu'à son remplacement d'ici 2021. Tout récemment, le gouvernement a annoncé un financement important pour l'accès à l'île des Sœurs, qui nécessite la réalisation d'un pont-jetée temporaire d'ici quelques années, avec le remplacement de trois viaducs sur l'autoroute 15. La réfection majeure de la section fédérale du pont Honoré-Mercier est aussi en cours.



Deborah Tropea

L'exercice écoulé a été marqué par le renouvellement du conseil d'administration de la SPFL. Avec la vacance de la présidence du conseil, je me suis vu déléguer la responsabilité, en tant que vice-présidente, d'assurer l'intérim à la tête de la Société. Nous avons accueilli cet automne deux nouveaux membres qui ont mis très peu de temps à apporter une contribution précieuse au conseil. Nous avons eu la chance de voir le mandat de la première dirigeante renouvelé pour deux autres années, ce qui assurera la continuité de la direction de la Société.

La SPFL s'efforce de continuer de resserrer ses liens avec ses filiales. Elle continue aussi de participer à fond à diverses initiatives gouvernementales pour améliorer les passages de la frontière, pour éclairer la prise de décisions et pour respecter les orientations imposées par les restrictions budgétaires. Les filiales ont aussi été chargées d'appuyer les efforts de la SPFL. Les cinq prochaines années seront importantes pour la SPFL, qui doit investir dans la sécurité, en renouvelant de grandes infrastructures partout où elle a des ponts.

Deborah Tropea



3.0 GOUVERNANCE

3.1 CONSEIL DE LA SPFL

RESPONSABILITÉ

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

INDÉPENDANCE

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

COMITÉS DU CONSEIL DE LA SPFL

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

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

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le rôle du comité de vérification est tel que mandaté par l'article 148 de la LGFP. Le comité de vérification est chargé de formuler des recommandations au Conseil en matière de supervision dans les domaines des normes d'intégrité et de comportement, de la communication d'informations financières, des pratiques de contrôle de gestion, de la gestion des risques et des besoins en assurance.

3.2 RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

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

3.3 CODE DE CONDUITE

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

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

3.4 RESPONSABILITÉ DU PORTEFEUILLE

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

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



4.0 QUI SOMMES-NOUS

4.1 MANDAT

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

4.2 VISION

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

4.3 SURVOL DE L'EXPLOITATION

La SPFL est une société d'État mère. En tant que société d'État, la SPFL est responsable devant le Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, avec l'aide du ministre d'État (Transports). La SPFL est régie par un conseil d'administration (« conseil de la SPFL ») composé d'un président et de trois administrateurs. Le conseil de la SPFL est imputable pour le rôle de gérance de la Société et de sa supervision des filiales. La présidente et première dirigeante se rapporte au conseil de la SPFL pour la gestion courante et les performances de la Société. Chacun de ces postes est comblé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

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

1. Cornwall : Responsable de la gestion de la traverse internationale incluant le pont du chenal nord, la route internationale et le pont du chenal sud. L'opération de la traversée se fait sur la base d'une entente internationale de type coentreprise par la CPIVM, filiale en propriété exclusive de la SPFL au nom des propriétaires, soit la SPFL et la St Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), une compagnie fédérale américaine. Les travaux d'infrastructures majeurs sont réalisés par la SPFL.
2. Sault Ste. Marie : Responsable de la section canadienne du pont international de Sault Ste. Marie. La traversée est gérée par l'International Bridge Administration (IBA), une compagnie américaine de l'état du Michigan, par le biais d'une entente binationale entre les propriétaires, la SPRSM, filiale en propriété exclusive de la SPFL et l'IBA. L'opération relève de la Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA –

É.-U.), un conseil d'administration international conjoint. Les travaux d'infrastructures majeurs sont réalisés par la SPFL.

3. Mille-Îles : Responsable de la section canadienne du pont international des Mille-Îles. La traversée est gérée par la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une compagnie de l'état de New York par le biais d'une entente binationale entre les propriétaires, la SPFL et TIBA. Les travaux d'infrastructures majeurs sont réalisés par la SPFL.
4. Région de Montréal : Responsable des ponts intérieurs incluant trois ponts importants et leurs approches (ponts Jacques-Cartier et Champlain ainsi que la section fédérale du pont Honoré-Mercier), et trois infrastructures connexes (autoroute Bonaventure, estacade du pont Champlain et le tunnel de Melocheville). Ces infrastructures sont la propriété de PJCCI, filiale en propriété exclusive de la SPFL.

4.4 LÉGISLATION ET RESPONSABILITÉS

La SPFL est une société d'État mandataire mère qui figure dans l'annexe III-I de la LGFP et qui a été constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA).

Les articles de la constitution de la SPFL soulignent que l'entreprise est principalement limitée à :

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

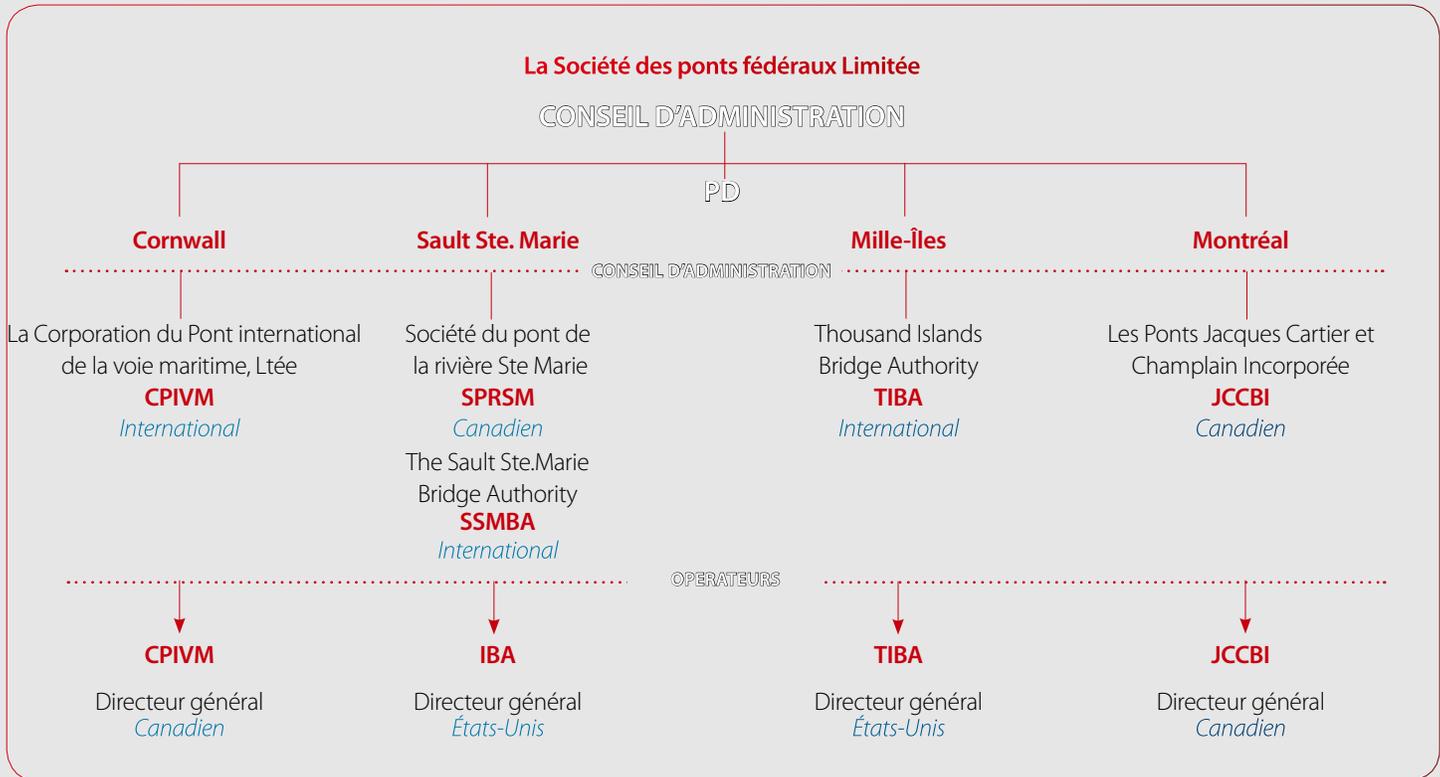
Le transfert de l'AVMSL comprend certaines propriétés et structures, ainsi que les intérêts de l'AVMSL dans des actions ordinaires émises et en circulation de ses filiales en propriété exclusive, la société PJCCI à Montréal et, en coentreprise avec son partenaire américain, la CPIVM à Cornwall. Dans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

réparations et de l'entretien des installations canadiennes en vertu d'un accord binational.

En septembre 2009, la SPFL a acquis la totalité des actions en circulation de la SPRSM, ce qui en fait une société d'État et une filiale en propriété exclusive et est propriétaire de la partie

canadienne du pont de la Rivière Ste Marie. L'IBA (une agence gouvernementale américaine) exploite la traversée. Un nouvel accord international entre les propriétaires du pont, la SPRSM et le ministère des Transports du Michigan (MDOT) est entré en vigueur en juin 2009.

4.5 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE



4.6 OBJECTIFS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

L'objectif stratégique de la SPFL de « fournir un transport sécuritaire et efficace sur l'infrastructure maintenue, exploitée et gérée par la SPFL », concerne son mandat en plus de correspondre à un des résultats stratégiques et des priorités du gouvernement du Canada, soit une « forte croissance économique ». La SPFL contribue directement à l'économie canadienne en assurant un transport sécuritaire et efficace sur le réseau national et international. Au nom du gouvernement fédéral, la SPFL, en compagnie de ses trois filiales possède et opère et exploite trois ponts internationaux et leurs structures connexes en Ontario, ainsi que trois ponts intérieurs d'importance majeure et leurs voies d'accès dans la grande région de Montréal. Ses ponts internationaux et intérieurs comptent parmi les traversées les plus importantes au Canada. La SPFL contribue à créer de l'emploi relié à l'industrie de la construction par le biais de projets d'immobilisations et d'entretien importants pour ses ponts et structures connexes.

PONTS INTERNATIONAUX

La SPFL gère les opérations de péage, les inspections, l'entretien et les réparations cycliques, la sécurité, la promotion de la traverse ainsi que la prestation des installations douanières de l'ASFC à Sault Ste. Marie et aux Mille-Îles. Les activités sont gérées en vertu d'accords internationaux avec les États-Unis impliquant la participation de représentants des deux pays au sein de chacun des conseils d'administration respectifs. Le modèle de financement repose sur le principe de l'autonomie des

opérations, alors que les gains nets qui en découlent font l'objet d'un partage conformément aux accords internationaux. Le but consiste à recueillir des gains nets suffisants pour financer du moins en partie les activités de construction et de restauration à long terme sur ces ponts.

Les ponts internationaux du SPFL sont :

1. La Corporation du pont international de la voie maritime à Cornwall est composée du PCN et de la partie canadienne du pont du chenal sud, qui relie le territoire Mohawk d'Akwesasne à la municipalité de Rooseveltown dans l'état de New York (NY). Ils constituent un point d'accès principal permettant au trafic commercial et aux touristes de se rendre dans le nord de l'état de NY, sans compter qu'ils représentent une liaison importante entre les communautés mohawks de NY et de l'Ontario.
2. Le pont international des Mille-Îles comprend la partie canadienne située à Ivy Lea en Ontario, ainsi que la partie américaine qu'on retrouve à Collin's Landing, NY. Ce pont représente une traversée de pont importante pour les touristes, alors qu'il s'agit d'une des traversées les plus achalandées par le trafic commercial.

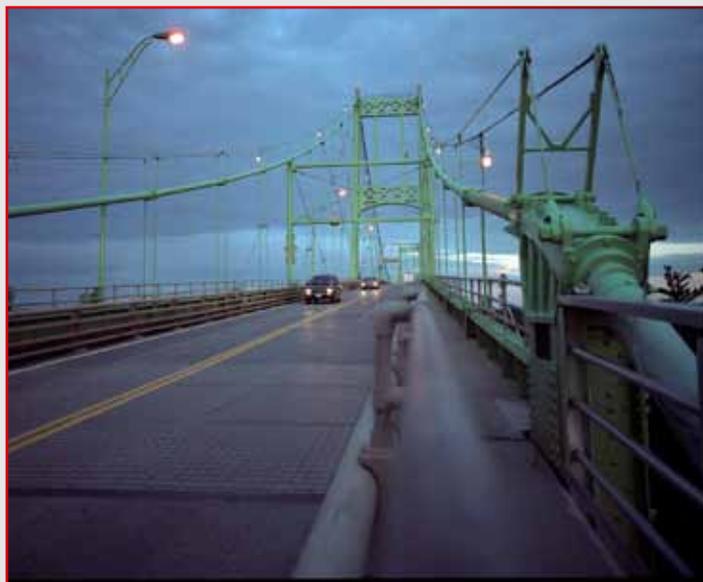
3. Le pont international de Sault Ste. Marie relie les villes de Sault Ste. Marie en Ontario et au Michigan. Celui-ci présente une importance majeure pour le secteur forestier, le secteur manufacturier, le tourisme et le secteur des services du nord de l'Ontario.

PONTS INTÉRIEURS

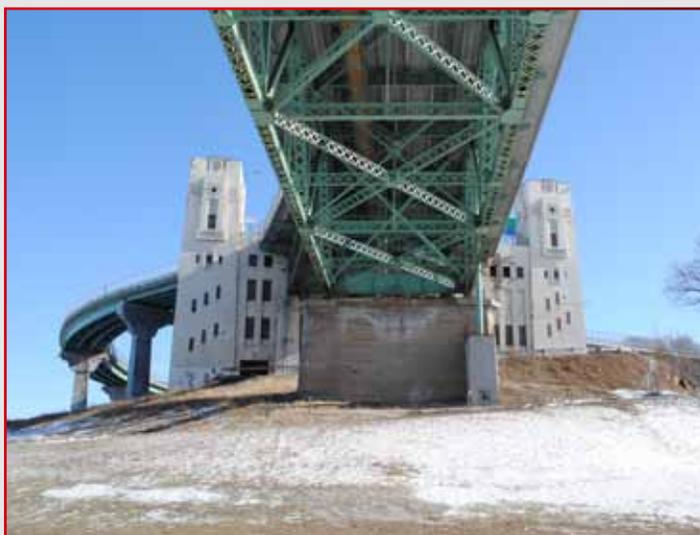
Par sa filiale PJCCI, la SPFL est responsable des opérations, des inspections, de l'entretien et des réparations cycliques, de la sécurité, de la coordination avec les intervenants municipaux et provinciaux, ainsi que de la gestion des sites contaminés de tous les ponts intérieurs fédéraux et des structures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

Les ponts intérieurs fédéraux sont :

1. Le pont Jacques-Cartier est un pont à cinq voies renforcés d'acier et doté d'un système de signalisation des voies qui permet d'inverser le sens de la circulation en fonction des heures de pointe. Ce pont relie les villes de Longueuil et de Montréal.
2. Le pont Honoré-Mercier relie l'arrondissement de LaSalle, sur l'île de Montréal, à la réserve mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud. La partie surélevée du pont tombe sous la juridiction du gouvernement fédéral, alors que le reste du pont relève de la juridiction du gouvernement du Québec.
3. Le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure relient les arrondissements de Brossard et Verdun. Il s'agit du pont le plus achalandé au Canada et un des plus utilisés en Amérique du Nord.
4. L'ouvrage de protection contre les glaces du pont Champlain (estacade) longe le pont en amont et est aussi utilisé comme piste cyclable. L'estacade relie l'île des Sœurs aux rives de la voie maritime du Saint-Laurent.
5. Le tunnel de Melocheville, qui est un prolongement de l'autoroute 132, est situé à Melocheville, à proximité de la centrale hydroélectrique de Beauharnois sur la rive sud-ouest de Montréal. Ce tunnel passe directement sous le canal de Beauharnois offrant une voie pour la circulation dans chaque direction.



Vue du pont des Mille-Îles au levé du soleil



Le pavillon du pont Jacques-Cartier à Montréal

4.7 SURVOL DE L'EXPLOITATION

NOM	SPFL (SIÈGE SOCIAL)	LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPIVM)	THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY (TIBA)	LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (SPRSM)	LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (JCCBI)
CLASSIFICATION DES PONTS		International	International	International	Intérieurs
CRÉATION	1998 en vertu de la LCSA	1962 en vertu de la <i>Loi sur les corporations du Canada</i> , prorogé en 1979 en vertu de la LCSA.	Un accord international initial en 1976.	1955 comme une association sans but lucratif ; prorogée	1978 en vertu de la LCSA
STATUT AU SEIN DE LA SPFL	Société mère	Filiale en propriété exclusive. Coentreprise entre la SPFL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation-SLSDC (É-U)	Agence américaine d'exploitation du pont géré par un accord international.	Filiale en propriété exclusive	Filiale en propriété exclusive
CONSEIL D'ADMINISTRATION	Quatre administrateurs nommés par le gouverneur en conseil.	Chaque entreprise nomme quatre administrateurs en conformité avec l'accord binational. Les huit administrateurs sont nommés par la SPFL, avec les administrateurs des États-Unis nommés sur recommandation du SLSDC.	Dirigée par un président américain, assisté par six administrateurs, trois des États-Unis et trois du Canada. Les sept membres du conseil sont nommés par le Jefferson County Board of Legislators, et les membres du Canada sont nommés sur recommandation de la SPFL	Neuf administrateurs, nommés par la SPFL. Chaque copropriétaire du pont international de la Rivière Ste Marie (SPRSM et MDOT) nomme quatre administrateurs de la SSMBA en conformité avec l'accord binational	Cinq à sept directeurs nommés par la SPFL
RESPONSABILITÉ PRINCIPALE	Propriétaire de PJCCI, CPIVM et SPRSM. Propriétaire de ponts canadiens et d'infrastructures adjacentes aux traversées internationales de Cornwall et des Mille-Îles. Chargé de la surveillance et des réfections majeures des installations douanières canadiennes aux ponts internationaux.	Exploitation du point de passage international à Cornwall, y compris un corridor terrestre à travers l'île de Cornwall et deux ponts. Le PCN situé au Canada est détenu par la SPFL. Le pont du chenal sud, qui enjambe la frontière internationale, détenue à 32 % par la SPFL (partie canadienne) et à 68 % par son homologue américain, la SLSDC.	Supervision du point de passage international composée de ponts séparés au Canada et aux États-Unis, ainsi que de petits ponts en propriété conjointe au milieu.	Propriétaire de la portion canadienne du pont international et des structures associées à Sault Ste. Marie. Nomination des directeurs canadiens de SSMBA.	Propriété et gestion de six grands ponts et des structures associées dans la région métropolitaine de Montréal soient : – pont Jacques-Cartier – pont Champlain (Corridor) – pont Honoré-Mercier (section fédérale) – tunnel de Melocheville – autoroute Bonaventure (section fédérale) – estacade du pont Champlain

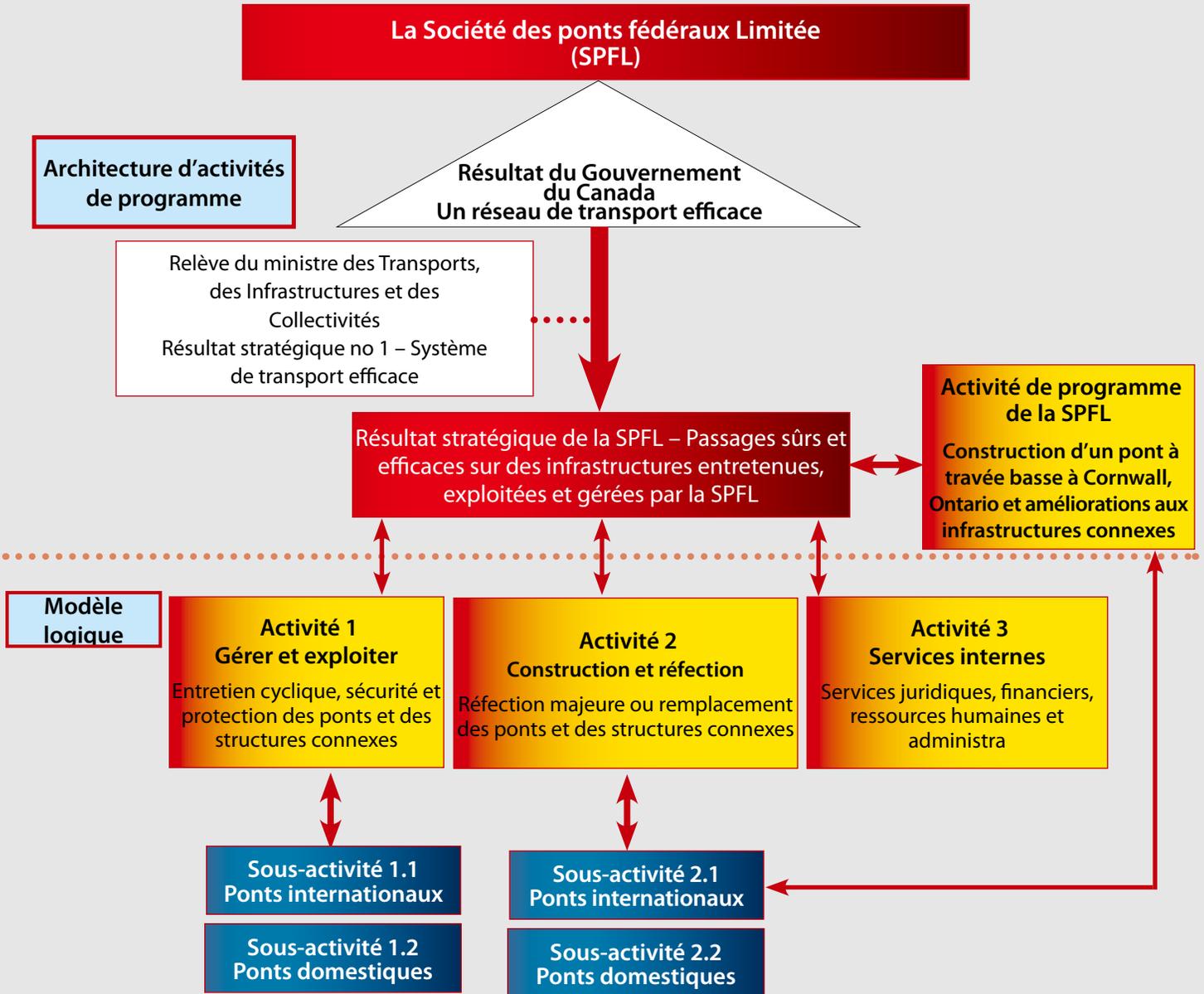
4.8 UTILISATION DES FONDS

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



5.0 PERFORMANCE D'ENTREPRISE

5.1 ARCHITECTURE PAR ACTIVITÉ DE PROGRAMME (AAP)/MODÈLE LOGIQUE DE LA SPFL



5.2 POINTS SAILLANTS DU RENDEMENT

5.2.1 ACTIVITÉ 1 - GÉRER ET EXPLOITER

Assurer la sécurité continue des ponts et des structures connexes en procédant à des inspections, des opérations d'entretien et des réparations cycliques, en plus d'examiner les possibilités de générer des recettes à tous les emplacements.

- Atténuer les risques en procédant à des inspections périodiques des ponts, terminés des réparations et déterminés les besoins d'entretien majeur à long terme;

- Améliorer l'entretien et l'exploitation par des mesures innovatrices au niveau des techniques et des matériaux de construction, des outils et des méthodologies d'inspection des structures;
- Tenir les parties prenantes et les usagers des ponts bien au courant de la situation des travaux et des perturbations de la circulation qui en découlent en utilisant les médias sociaux et d'autres outils de communication;
- Continuer de collaborer avec l'ASFC pour assurer le passage sécuritaire à toutes les traversées internationales tout en permettant une circulation efficace;

- La quatrième année du programme de réparations majeures du pont Champlain (212 M\$/10 ans) s'est terminée avec succès. Outre le travail effectué grâce à l'enveloppe budgétaire spéciale, d'autres travaux ont été exécutés sur le pont Champlain grâce au financement triennal de 227,6 M\$ pour des réparations urgentes et la préservation des biens. De vastes travaux d'entretien devront se poursuivre sur le pont en attendant que le nouveau pont sur le Saint-Laurent soit terminé, ce qui est prévu en 2020 et 2021;
- La deuxième année du financement triennal de 227,6 M\$ pour des réparations urgentes et la préservation des biens s'est terminée par des travaux réalisés sur l'autoroute 15, l'autoroute Bonaventure, le pont Jacques-Cartier, le pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'estacade du pont Champlain.

5.2.2 ACTIVITÉ 2 – CONSTRUCTION ET RÉFECTION

Réaliser les grands projets de réfection financés, dans les délais et sans dépassement de budget, y compris :

- Le nouveau pont à travée basse du chenal nord de Cornwall (74,8 M\$ – 2010 à 2016) – La deuxième année du projet a été marquée par la signature du contrat 2 pour la phase de construction du pont et des structures connexes. Les travaux commencés en 2011 et 2012 se poursuivent en 2013-2014. Des travaux d'entretien et des réparations mineures se sont poursuivis sur le PCN existant;
- La restauration de l'estacade des douanes à Sault Ste. Marie (51,6 M\$ – 2009 à 2014, date d'achèvement révisée à 2017) – L'ASFC a approuvé les concepts terminés et l'opération d'achat des terrains à même les fonds de la SPRSM s'est poursuivie. Les calendriers prolongés de livraison du projet ont entraîné un investissement supplémentaire de 7,3 M\$ par le gouvernement du Canada;
- La restauration de l'estacade des douanes du pont des Mille-Îles (60 M\$ – 2013 à 2017) – Les plans d'une place canadienne nouvelle et agrandie sont en préparation. La SPFL a élaboré un plan conceptuel qui vise à répondre à l'énoncé des besoins de l'ASFC. Le projet en est au stade de la planification initiale et l'on est en train d'établir le mécanisme de financement avec TC;
- La réfection du pont Honoré-Mercier (135 M\$ – 2009 à 2011, date d'achèvement révisée à 2014) à Montréal a été prolongée jusqu'en 2013-2014 à cause de problèmes d'infrastructure qui ont surgi sur la partie québécoise du pont et qui obligent à effectuer des travaux supplémentaires;

Des plans sont en préparation avec les propriétaires des terrains voisins pour traiter le secteur est contaminé des terrains du Technoparc et pour remettre en état la partie surélevée de l'autoroute Bonaventure (partie fédérale). Ces plans seront présentés en même temps que les besoins financiers à long terme de PJCCI.

Le 12 juillet 2012, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec a annoncé le remplacement de trois viaducs sur l'autoroute 15 et la construction d'un pont-jetée temporaire entre l'île des Sœurs et Montréal, projets qui seront gérés par la filiale, PJCCI. Le pont-jetée temporaire, qui sera construit d'ici 2014-2015,

restera en place jusqu'à ce que le pont de l'île des sœurs soit remplacé par un pont permanent dans le cadre de la construction de la nouvelle traversée du fleuve Saint-Laurent (124,9 M\$ – 2013 à 2015).

5.2.3 ACTIVITÉ 3 – SERVICES INTERNES

Les Services internes sont des groupes d'activités liées et de ressources qui appuient le résultat et les enjeux stratégiques et d'autres obligations de la SPFL. Comme ils constituent une entité modeste, les services internes de la SPFL comprennent le soutien de la direction et les services de gestion des ressources, comme les finances, la vérification interne, la gestion des risques, la planification stratégique et la production de rapports, sans oublier les ressources humaines. Cette expertise professionnelle est intégrée dans toutes les activités de programme de façon à bien gérer les risques, à réaliser les projets selon les plans et à maintenir la liaison avec les organismes fédéraux externes. Les réalisations ont inclus les suivantes :

- satisfaire à l'ensemble des obligations législatives et réglementaires sur la production de rapports;
- continuer d'améliorer le processus de gestion du risque d'entreprise en mettant en œuvre une analyse trimestrielle du risque pour le Comité de vérification de la SPFL;
- tenir les parties prenantes et les usagers des ponts bien au courant de la situation des travaux et des perturbations de la circulation qui en découlent en utilisant les médias sociaux et d'autres outils;
- terminer le premier plan pluriannuel de vérification interne à la grandeur de l'organisme et l'élaboration d'un nouveau plan;
- appuyer les mesures de contraintes budgétaires du gouvernement;
- terminer la conversion aux normes comptables pour le secteur public afin de satisfaire aux obligations réglementaires;

5.3 ACTIVITÉS ET GRANDS PROJETS

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

PONTS INTERNATIONAUX

Sault Ste. Marie



État du pont et projets envisagés – Les conclusions de l'inspection annuelle sont que le pont est généralement en bon état. L'inspection n'a révélé aucune situation exigeant une attention immédiate et n'a demandé aucune mesure corrective pour assurer la sécurité du public et l'intégrité de la structure, grâce à la vigueur du programme d'entretien continu. Des activités d'entretien courant répondant aux recommandations du rapport d'inspection ont été effectuées cette année. Les grands travaux prévus pour les cinq prochaines années consistent à repeindre le pont.

Réfection du complexe douanier canadien – Ce projet est régi par un accord de contribution provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers géré par Transports Canada. Il inclut l'agrandissement et la restructuration du complexe canadien au pont international, un nouveau débarcadère commercial de l'ASFC et l'installation connexe de traitement des passagers, la construction d'une troisième voie d'inspection qui permettra d'inspecter les autobus en toute sécurité et la mise en place d'installations pour appuyer l'utilisation des programmes des grands voyageurs NEXUS et FAST. Le projet inclut aussi la construction d'une nouvelle boutique hors taxes et d'un édifice pour les opérations de courtage.

En 2012, la SPRSM a terminé avec succès les négociations avec les propriétaires de terrains. La SPRSM a conclu avec TC une entente pour réaliser le projet avec une enveloppe budgétaire de 44,1 M\$. À cause de retards, la date d'achèvement du projet a été reportée à 2017 et le budget du projet (sans compter les acquisitions de terrains) s'établit maintenant à 51,6 M\$. La SPRSM finance les acquisitions de terrains principalement grâce à une facilité de crédit de 5 M\$.

Cornwall



État du pont et projets envisagés – Le pont du chenal sud-est en bon état selon les rapports d'inspection. L'application d'un nouveau revêtement de protection anticorrosion a coûté au total 22 M\$ (7 M\$ pour la partie canadienne), montant prévu au budget. Les dispositions contractuelles ont favorisé l'embauche d'ouvriers mohawks. On est en train de remplacer le PCN existant. Son tablier en béton est en mauvais état, selon les inspections annuelles, mais on continuera de le réparer et de l'entretenir pour que le pont puisse opérer en toute sécurité.

Nouveau PCN à travée basse – Ce projet de 74,8 M\$ comprend la construction d'un nouveau pont à travée basse à Cornwall pour remplacer la travée du chenal nord du pont international de la voie maritime qui est en train de se détériorer, et l'amélioration de l'infrastructure connexe. Le nouveau PCN entre dans sa deuxième

année de construction en 2012-2013, et la date cible d'achèvement approche. Le pont actuel devrait être démolé d'ici à 2015-2016. Le nouveau pont devrait être ouvert à la circulation une fois que les approches finales et la démolition du vieux PCN seront terminées, de même que les modifications de chaussée qui doivent être terminées d'ici 2016.



Le projet en est à la Phase III et la construction du pont et de ses approches avance très bien. Le projet respecte le calendrier et le budget. La superstructure de soutien du tablier est terminée et les travaux sur le tablier du nouveau pont commenceront au début du printemps 2013. Le processus d'approvisionnement pour le reste de la Phase III et la Phase IV commencera en 2014 et les achats seront livrés en 2015-2016. Outre ces travaux, des postes de péage permanents seront construits sur les terres fédérales, dans les limites de la ville de Cornwall. On cherchera à obtenir des transferts des terrains du corridor du pont qui appartiennent au provincial ou au fédéral afin de régulariser les titres de propriété foncière dans le corridor du pont.

Installations de l'ASFC – Les préparatifs du déménagement des installations temporaires de l'ASFC qui se poursuivent visent à l'harmoniser avec le nouveau pont. La SPFL collabore actuellement avec l'ASFC et TC pour construire des installations temporaires de l'ASFC qui seront alignées sur les nouveaux postes de péage nécessaires à l'ouverture du nouveau PCN.

Mille-Îles

État du pont et projets planifiés – Les conclusions de l'inspection annuelle sont que le pont est généralement en bon état grâce à la vigueur du programme d'entretien continu. Des activités d'entretien courant selon les recommandations du rapport d'inspection ont été effectuées cette année. Une étude de charge réalisée au cours de la prochaine année visera à assurer que l'intégrité du pont est maintenue. Les grands projets d'entretien et d'investissement suivants sont prévus pour les cinq prochaines années :

- réfection des piles en béton du pont canadien;
- réasphaltage au garage d'entretien canadien.

Projet de réfection des installations douanières de Lansdowne – La SPFL a commandé l'élaboration d'un plan conceptuel qui analyserait les installations actuelles, tiendrait compte de la croissance future et proposerait des façons possibles d'aller de l'avant pour parvenir à répondre à l'énoncé des besoins de l'ASFC. Ce projet devrait commencer en 2013-2014 et l'on estime qu'il faudra cinq ans pour le terminer. Au cours de la construction, il sera peut-être nécessaire de disposer d'installations provisoires pour maintenir les activités et la sécurité de l'ASFC.

PONTS INTÉRIEURS À MONTRÉAL

Réfection du pont Honoré-Mercier

Le pont Honoré-Mercier est un important lien de transport qu'empruntent quelque 30 millions de véhicules par année. Deux propriétaires en sont responsables, la partie fédérale appartenant à PJCCI et la partie provinciale, au ministère des Transports du Québec (MTQ), qui exploite le pont.

Le Contrat A (portée initiale) est terminé. Le Contrat B prévoit la fabrication des panneaux du tablier du pont en dehors du territoire mohawk. La fabrication des panneaux est terminée à 66 % et sera complétée en 2013-2014. Ces panneaux doivent être installés par le Mohawk Bridge Consortium dont les services ont été retenus en vertu du Contrat A. Québec a demandé l'ajout d'importantes réparations supplémentaires au contrat A. Ces travaux devraient se poursuivre en 2013. Les travaux de renforcement de la section du pont qui appartient à PJCCI ont commencé en 2012-2013 et se poursuivront en 2013.



Il a fallu régler des problèmes de conflits de compétences mettant en cause le Conseil mohawk de Kahnawake (CMK) et le gouvernement du Québec, qui a modifié sa loi habilitant le CMK à déterminer la compétence de tous les ouvriers mohawks travaillant sur le pont. Le projet a été retardé de 17 mois pendant que le Québec et le CMK négociaient les conditions de travail. Afin de régler les problèmes ouvriers sur le territoire mohawk avec le gouvernement du Québec, on a intégré au Contrat A une partie des travaux prévus au Contrat B. Le défi consiste à encadrer ce contrat unique en veillant à atténuer son impact au niveau de la population qui emprunte le pont. En vertu du Contrat A, les travaux sur les structures en acier prévus à l'origine au Contrat B ont commencé en juillet 2012 et seront terminés en 2014-2015. En mars 2012, le MTQ a retiré du Contrat B ses travaux de remplacement du tablier en se basant sur sa propre évaluation de la structure du pont (partie du Québec). À la suite de la décision du gouvernement du Québec, le Contrat B a été limité à l'ingénierie et à la fabrication des panneaux en béton pour la partie fédérale, travaux qui seront terminés en 2013-2014.

Dans le cadre des Contrats A et B, des analyses détaillées de l'état de l'acier de la plupart des principales composantes en acier ont été effectuées et l'on a procédé à des travaux de renforcement pour répondre à tous les besoins. Un nouveau mandat technique pluriannuel oblige le consultant à effectuer une inspection et une analyse pratique de l'état d'un certain nombre d'appareils d'appui. Une inspection de suivi a été terminée et un rapport était disponible en février 2013. Ces travaux sont en cours.

Pont Champlain et approches (corridor)



La réfection complète de ce corridor est prévue pour la prochaine décennie. Une importante coordination entre les autorités responsables s'impose pour assurer la sécurité et le débit de la circulation en tout temps. Il sera essentiel que toutes les parties livrent leur volet des travaux à temps. Il importe aussi de signaler que la construction du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs a des répercussions sur beaucoup d'autres projets comme dans le cas de la plupart des viaducs. Maintenant que le concept final est choisi, les décisions seront prises de façon à coordonner tous les projets qui se dérouleront simultanément.

Entretien du pont Champlain – Le pont Champlain arrive à la limite de sa vie utile; le pont vieillit prématurément et il faut le remplacer. À cause de la construction unique du pont Champlain basée sur un système de câbles d'acier prétendus dans des poutres en béton et post-tensionnés, le pont est plus vulnérable à l'effet corrosif du sel de voirie. Des réparations importantes à la structure, notamment sur les poutres de béton précontraint, les capuchons de jetée, les arbres de jetée et les jetées principales de la travée principale, sont exécutées dans le cadre d'un programme intégré de 10 ans. Il faudra aussi réparer les éléments d'acier de la structure de la travée principale. Le remplacement des joints de chaussée représente d'autres réparations importantes.

À cause de la détérioration prématurée du pont et du volume de la circulation qui y passe, PJCCI a bénéficié d'un programme de financement spécial de 212 M\$ sur 10 ans. Même si la demande initiale de financement de 212 M\$ a été approuvée, de nouveaux problèmes structureux ont fait leur apparition et un financement supplémentaire a été affecté. Le financement supplémentaire inclut les coûts des



PJCCI a réalisé avec succès la quatrième année de son programme de 10 ans. De nouvelles préoccupations ont fait leur apparition au sujet des risques qu'il faut atténuer en accélérant des travaux d'entretien. Le comportement et l'état de certains éléments de structure comme les poutres de béton précontraint, les capuchons de jetée, les arbres de jetée (au dessus et au dessous de la ligne des eaux) obligent à prendre des mesures importantes pour renforcer ces éléments du pont.

On cherche à acheter les instruments les plus récents pour surveiller le comportement des éléments critiques des ponts dans le cadre de la stratégie d'atténuation des risques.

Pont de l'île des Sœurs

Le pont de l'île des Sœurs qui relie l'île des Sœurs à l'île de Montréal et constitue l'une des principales approches du pont Champlain tire rapidement à la fin de sa durée utile. En 2010, PJCCI a commandé une étude de faisabilité portant sur des possibilités de remplacement qui s'inscrivent dans la stratégie globale d'amélioration du corridor du pont Champlain.

En 2012, PJCCI a terminé une évaluation de l'état du pont de l'île des Sœurs. Dans son rapport d'évaluation, Delcan a indiqué qu'il serait prudent, du point de vue de la gestion des risques, de remplacer le pont comme prévu en 2014-2015 et de ne pas en retarder le remplacement. Compte tenu du rapport général, le gouvernement fédéral a annoncé en juin 2012 que PJCCI doit élaborer une solution temporaire de remplacement qui comporte la construction d'un pont-jetée. Il s'agira d'une solution provisoire pendant la planification et la construction du remplacement du corridor complet du pont Champlain qui sera aligné avec le nouveau pont sur le Saint-Laurent. Le gouvernement a annoncé dans son budget de 2013 un financement de 124,9 M\$ pour la construction du pont-jetée temporaire.

Après l'annonce du gouvernement en juillet 2012, PJCCI a rédigé un document d'appel d'offres et l'a communiqué à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) afin de retenir les services d'un expert-conseil qui entreprendra une évaluation environnementale et produira des dessins et un cahier des charges portant sur la construction d'un pont-jetée temporaire. Les travaux d'ingénierie et l'évaluation environnementale seront terminés au printemps 2013 et on lancera les appels d'offres pour la construction du pont-jetée temporaire au plus tard à l'été 2013.

En parallèle, PJCCI étudie actuellement diverses stratégies d'entretien et mesures d'atténuation des risques dans le cas du pont actuel. Des travaux porteront sur des piles, des poutres et des dalles, mais des instruments et des inspections spéciales viseront à garantir la gestion adéquate du risque que représente cette structure. Ces stratégies doivent garantir que la traversée entre l'île des Sœurs et l'île de Montréal demeure sécuritaire.

Autoroute 15

Pour des raisons de sécurité, on a changé de façon permanente la configuration des voies de l'autoroute 15, qui est devenue une autoroute à quatre (4) voies séparées. La circulation qui emprunte ce corridor a augmenté de façon spectaculaire, ce qui entraîne un débordement sur le pont Champlain et l'échangeur Turcot. Cette partie de l'autoroute doit faire l'objet d'importants travaux de réfection. Il faut refaire la fondation en béton, le revêtement date de 1994 et les viaducs le long de l'autoroute sont à reconstruire. Le nouveau projet du corridor du pont Champlain inclut un projet visant à élargir l'autoroute à six (6) voies.

Avant d'entreprendre des travaux de cette importance, des travaux de pavage temporaire s'imposeront pour régler les problèmes de sécurité causés par l'importance de l'orniérage. Cet orniérage a poussé PJCCI à entreprendre des travaux de pavage partiel en 2012 et il faudra réaliser des travaux semblables pour les autres tronçons avant 2016, y compris de repaver des viaducs. On a terminé des travaux de construction et d'ingénierie pour pouvoir faire avancer ces travaux en 2012. Outre les travaux de pavage, des réparations sont prévues sur la plupart des viaducs. Comme ces viaducs sont situés sur l'autoroute 15, dans le futur corridor du pont Champlain, il faudra coordonner la réfection de ces structures avec le projet afin d'assurer que les fonds seront bien investis.

Pont Jacques-Cartier



Même s'il est relativement en bon état, le pont a maintenant plus de 80 ans et il faudra réparer certains éléments au cours des prochaines années, notamment de réparer les piles, de remplacer des appareils d'appui, réparer certaines composantes d'acier, repaver et repeindre. On a découvert de la rouille dans les raccords en acier, ce qui a une incidence sur la force de l'entretoise et oblige à remplacer des plaques de gousset et à procéder souvent à des travaux de réparation d'acier.

Le consultant chargé de l'inspection et de l'évaluation structurelle devait aussi produire des dessins et un cahier des charges des réparations à apporter à certaines des entretoises en acier les plus déficientes. Ces travaux d'ingénierie sont en cours. Une partie des piles de la bretelle aval ont été réparées complètement et renforcées en 2012 et tous les travaux portant sur les piles seront terminés en juin 2013.

À la suite d'une évaluation générale de plusieurs des piles, deux seront réparées en priorité et un contrat de construction a été adjugé en juin 2012. Un contrat de réparation d'une pile a été terminé en 2012. Les contrats de construction des projets de 2012-2013 ont tous été adjugés et sont terminés.

Estacade

Il fallait réparer le béton des piles de l'Estacade, mais ces travaux ont été retardés à cause des courants puissants. PJCCI est en train de remplacer les glissières de sécurité de la structure afin de maintenir et d'améliorer la sécurité pour les cyclistes et les véhicules lourds qui l'empruntent (dans le contexte des réparations du pont Champlain). Le remplacement de ces glissières et de ces ouvrages s'étendait sur deux exercices. Il convient de signaler aussi que des camions lourds et des grues utilisent l'Estacade pour des travaux d'entretien de PJCCI,

tout comme le font la voie maritime et le service des incendies en cas d'urgence ou lorsque d'autres structures peuvent être fermées pendant des périodes prolongées.

Autoroute Bonaventure

Un nouveau contrat d'inspection d'une durée de quatre ans (2012 à 2015) a été adjugé et le travail d'inspection sur le terrain est commencé. Les rapports d'inspection ont été terminés et publiés. Des travaux d'ingénierie, de construction et environnementaux en cours principalement sur la partie surélevée de l'autoroute ont poursuivi un programme lancé en 2009. PJCCI a donc rajusté les estimations afin de remplacer le tablier et de prolonger les travaux de réfection d'une autre année. À cause des problèmes financiers d'un entrepreneur, des travaux de construction ont été retardés à 2013-2014. Une autre partie du financement a été consacré à la construction d'une partie de la chaussée que les autobus emprunteront au cours des heures de pointe afin d'atténuer les perturbations de la circulation causées par les travaux au cours des cinq prochaines années. Le MTQ et la Ville de Montréal cofinancent le projet. Les perturbations de la circulation sont causées par la fermeture obligatoire de deux des six voies pour effectuer les principaux travaux de réparation de l'autoroute. Le contrat a été adjugé en octobre 2012.

Tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville est relativement en bon état, mais les systèmes mécaniques et électriques d'évacuation de l'eau et de ventilation ont besoin d'inspection et d'entretien périodiques. La réfection des éléments en béton du tunnel s'impose aussi dans les

deux directions.

Une étude détaillée en cours vise à confirmer les investissements qui s'imposeront dans le tunnel. Dans le cas du revêtement d'asphalte, on a prévu une durée utile de 10 ans et il faudra repaver en 2013 et 2014. Afin de réduire au minimum les répercussions sur la circulation dans une direction par année, les travaux de pavage dans le tunnel ont été combinés aux réparations de la dalle en béton, au pavage des approches et à d'autres réparations d'éléments en béton en 2015 et 2016.

On a terminé des travaux de réparation des surfaces en béton (pour contrôler les risques d'épaufrure du béton), de réparation et de protection de la semelle du tunnel, de réparation de la chaussée le long des approches et de remplacement/mise à niveau des systèmes mécaniques qui remontent à l'époque de la construction et ne répondent plus aux normes en vigueur. Enfin, des travaux de mécanique et d'électricité s'imposent pour gérer les risques et remplacer les appareils d'éclairage désuets de la structure. Un mandat d'ingénierie portant sur la réfection de composantes en béton du tunnel a été accordé en 2012. Ce mandat comportait une inspection pratique de l'état de presque toutes les composantes en béton exposées (murs, soffite, façade, etc.). L'inspection de l'état a été terminée en avril 2012. En janvier 2013, on a commandé une étude photométrique pour



Vue aérienne d'une partie du Technoparc et de l'autoroute Bonaventure

installer les nouveaux appareils d'éclairage dans la voie du tunnel.

Environnement

D'importantes mesures d'atténuation s'imposeront pour contenir l'eau souterraine contaminée à l'ancien site d'enfouissement qui borde l'autoroute Bonaventure et le fleuve Saint-Laurent. PJCCI prévoit lancer un appel d'offres public portant sur un projet de conception-construction-exploitation-cession (CCEC) pour le confinement du

secteur ouest de l'autoroute Bonaventure. Comme le ministère de l'Environnement du Québec (MDDEFP) possède 50 % du terrain, nous élaborons le projet en partenariat avec lui. Un premier contrat portant sur la phase d'ingénierie a été signé avec le MDDEFP en 2011-2012 et les négociations sur le contrat du volet construction-exploitation se sont terminées en 2012-2013. On a élaboré un argumentaire afin d'obtenir du financement à long terme pour les secteurs ouest et est.

5.4 RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

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

	2013	2012	2011	2010	2009
(en milliers de dollars)					
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	5 663	5 535	5 278	4 160	5 013
Baux et permis	4 926	4 566	4 534	4 626	4 754
Péages	3 735	3 490	3 590	3 528	4 071
Intérêts	550	390	320	173	661
Autres	5	207	280	77	84
	14 879	14 188	14 002	12 564	14 583
Dépenses					
Entretien	68 324	72 059	60 589	30 096	16 053
Fonctionnement	5 583	5 739	5 567	5 511	5 132
Administration	11 720	10 570	10 238	9 438	8 201
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	3 592	3 414	3 512	2 339	3 219
Provision pour obligation environnementale	5 402	27 100	-	-	-
Amortissement *	-	-	-	6 597	6 695
	94 621	118 882	79 906	53 981	39 300
Perte avant le financement public	(79 742)	(104 694)	(65 904)	(41 417)	(24 717)
Crédit parlementaire	131 326	64 076	57 900	36 661	20 327
Amortissement du financement en capital reporté	-	7 598	5 573	4 628	4 418
Part des actionnaires sans contrôle	-	-	-	13	60
Gain extraordinaire	-	-	-	138	-
Bénéfice net (perte nette)	51 584	(33 020)	(2 431)	23	88

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

6.0 DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

La discussion et l'analyse de la direction (DAD) évaluent les opérations et la situation financière de la Société pour l'exercice terminé le 31 mars 2013, comparativement aux périodes correspondantes. Il faut lire la discussion et l'analyse dans le contexte de nos états financiers consolidés et des notes afférentes. Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et sont tirés principalement des états financiers consolidés annuels de la Société établis conformément aux normes de comptabilité pour secteur public canadien.

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

6.1 ACTIVITÉS PRINCIPALES ET STRATÉGIE

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

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

6.2 CONTEXTE D'EXPLOITATION

6.2.1 PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Budget 2012

Le gouvernement a annoncé, dans son budget 2012, la poursuite de son Plan d'action économique axé principalement sur les forces motrices que sont la croissance et la création d'emploi, l'innovation, l'investissement, l'éducation, les compétences et les communautés. Le gouvernement demeure déterminé à rétablir l'équilibre des budgets à moyen terme.

- Retour aux budgets équilibrés – Comme société d'État qui reçoit des crédits, PJCCI a participé à l'initiative gouvernementale visant à revenir aux budgets équilibrés et d'autres sociétés d'État du portefeuille de la SPFL qui ne reçoivent pas de crédits parlementaires se conforment à l'esprit et à la lettre de cette initiative.

- Renforcement de l'infrastructure publique du Canada et financement visant à mettre à niveau et à moderniser l'infrastructure fédérale – Poursuite des grands projets de la SPFL.
- Investissement dans l'infrastructure frontalière – Modernisation des installations douanières aux ponts internationaux.
- Construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent – Le nouveau pont qui sera construit et géré par Transports Canada remplacera le pont Champlain actuel que possède et gère actuellement PJCCI à Montréal. PJCCI est aussi en train de construire un pont-jetée temporaire pour le pont de l'île des Sœurs que TC remplacera par un nouveau pont aligné avec le nouveau pont sur le Saint-Laurent.
- Amélioration du contexte des investissements d'affaires – Réduction de la durée des évaluations environnementales et effet des exemptions accrues dont bénéficient les voyageurs sur le trafic transfrontalier.

Plan pour la frontière

La Déclaration sur une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique inclut un plan d'action pour la frontière dirigé par le ministère canadien de la Sécurité publique et le Department of Homeland Security des États-Unis. Ce plan prévoit un éventail d'initiatives visant à promouvoir la sécurité et à soutenir le commerce et la croissance économique en améliorant la frontière commune, en combattant les menaces à la sécurité et en appuyant la prospérité par l'amélioration du commerce transfrontalier. Comme l'ASFC a des installations à chacun des ponts internationaux de la SPFL, ces initiatives ont une incidence directe sur la circulation et les besoins en installations. La SPFL continue d'échanger avec ses partenaires, l'ASFC et Transports Canada, pour atteindre les objectifs de ce plan d'action. Il convient de signaler surtout la mention directe d'améliorations importantes de la traversée de Lansdowne où se trouve le pont international des Mille-Îles. L'envergure et l'empreinte croissantes des besoins en installations de l'ASFC, qui posent des défis en ce qui a trait au financement des charges d'exploitation et d'entretien, sont aussi importantes.

6.2.2 APPUI DE L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE CONTRÔLE DES DÉPENSES

Le gouvernement du Canada demeure voué à la prudence budgétaire et s'attend à ce que tous les organismes fédéraux, y compris ceux auxquels le Parlement n'accorde pas de crédits, se conforment à l'esprit et à la lettre de cette orientation. La SPFL et ses filiales demeurent déterminées à faire preuve de vigilance dans l'utilisation des fonds publics. C'est pourquoi la SPFL et ses filiales se concentrent sur les activités suivantes :

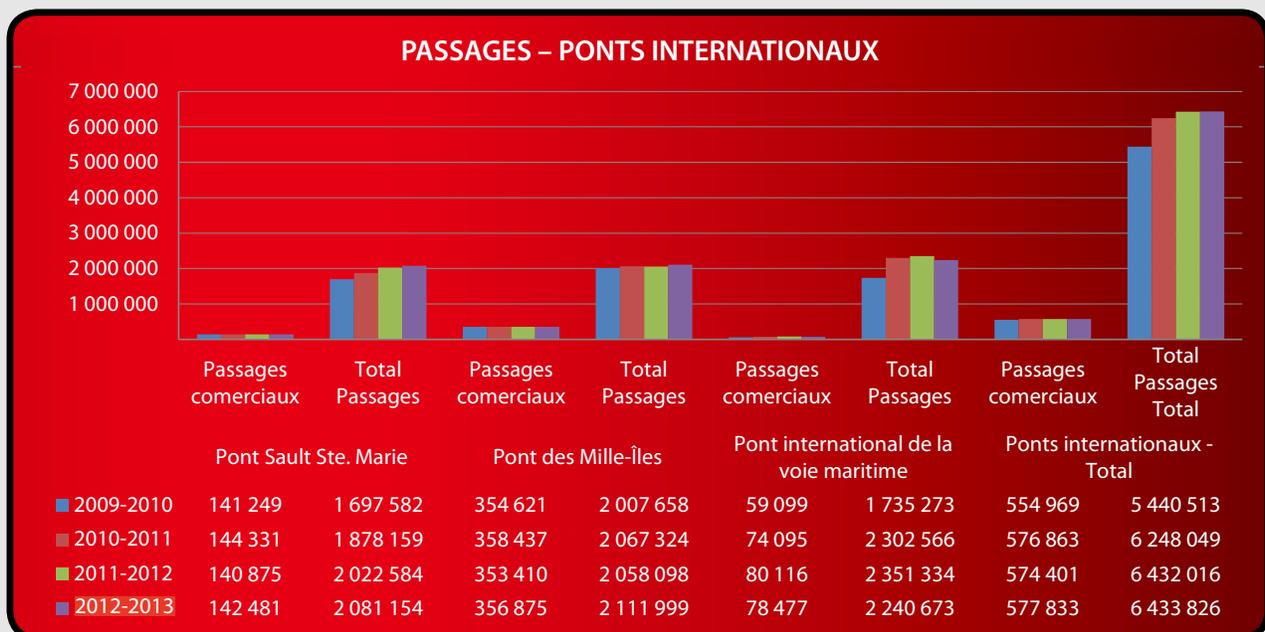
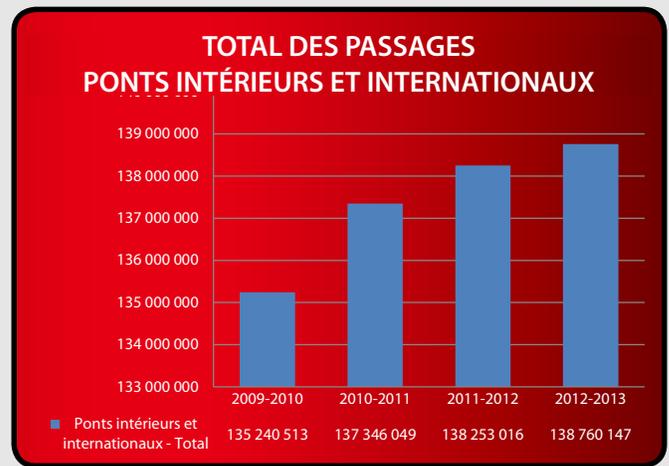
- i. Modifications des indemnités de départ volontaire – La SPFL et sa filiale, la CPIVM, ont pris des mesures pour mettre fin à l’admissibilité aux indemnités de départ volontaire des employés à compter du 1er janvier 2012. Ces indemnités ressemblaient à celles qu’offre la fonction publique en général et qui sont maintenant disparues en grande partie. PJCCI a négocié ce changement avec une de ses unités de négociation et avec les employés exclus, et négocie actuellement avec son autre unité.
- ii. Salaires et autres avantages sociaux – Dans l’étude des questions de rémunération, la SPFL continuera de tenir compte des tendances générales dans l’administration fédérale.
- iii. Retour aux budgets équilibrés – Dans le contexte des réductions des dépenses indiquées dans le budget de 2012, PJCCI réduira ses dépenses chaque année à compter de 2013-2014 et pendant les années à venir en annulant des polices d’assurance sur les biens. D’autres entités du groupe qui ne reçoivent pas de crédits parlementaires ont réduit de leur propre chef leurs dépenses d’exploitation de plus de 5 % à compter de 2012-2013. Elles ont réduit les dépenses notamment en harmonisant les politiques sur l’indemnité de départ pour licenciement ou départ à la retraite et restructuré, optimisé et partagé des services internes dans tout le portefeuille, réduit les frais de déplacement et, peut-être, pratiqué l’auto-assurance des biens (décision particulière à chaque entité et qui dépend de l’orientation reçue du Secrétariat du Conseil du Trésor).
- iv. Technologie de l’information – Dans le cadre des examens susmentionnés, le gouvernement a donné à toutes ses entités des directives précises sur la coordination des dépenses en technologie. La SPFL continuera de suivre la situation dans un certain nombre de domaines, y compris la coordination des systèmes financiers et la gestion des archives.

6.2.3 IMPACT ÉCONOMIQUE

Dans sa récente analyse, la Banque du Canada a signalé que la croissance de l’économie mondiale a ralenti dans toutes les principales régions. L’expansion de l’économie des États-Unis progresse, mais l’incertitude continue d’y régner, tandis que l’Europe est en récession et que la croissance a ralenti en Chine et dans d’autres économies émergentes de premier plan. Les prix du pétrole et d’autres denrées produits au Canada ont toutefois augmenté en moyenne au cours des derniers mois. Au Canada, des facteurs intérieurs appuient une expansion modeste. À la suite de la récente période de croissance inférieure au potentiel, l’économie devrait reprendre et recommencer à tourner à plein régime d’ici à la fin de 2013.

TENDANCES DE LA CIRCULATION

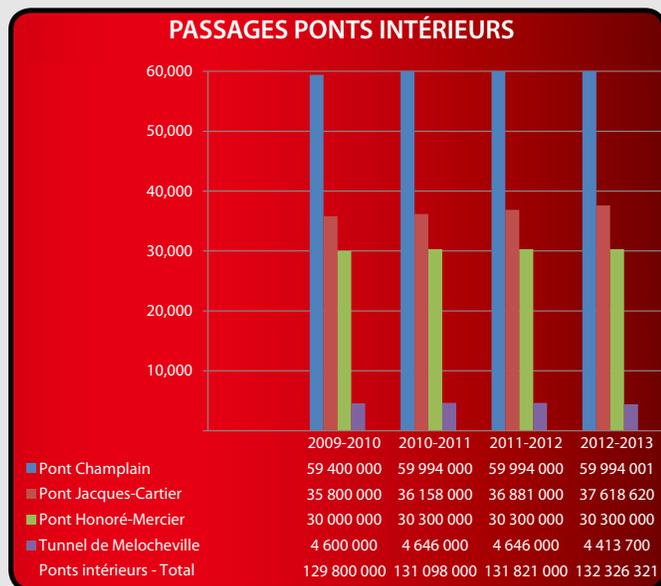
Dans l’ensemble, le trafic qui utilise les ponts internationaux et intérieurs de la SPFL a augmenté de 0,4 % seulement en 2012-2013 à cause de nombreux facteurs expliqués à la page suivante.



Ponts internationaux

Aux traversées internationales, les fluctuations de la valeur du dollar canadien continuent d'avoir des répercussions sur les tendances de la circulation. À mesure que la valeur du dollar canadien grimpe, la circulation des véhicules de tourisme vers les États-Unis augmente et les volumes des exportations diminuent, ce qui fait baisser la circulation des camions. Lorsque la valeur du dollar recule, c'est le contraire qui se passe. D'autres facteurs comme les fluctuations du prix de l'essence et la diminution des dépenses de consommation devraient eux aussi avoir une incidence sur le tourisme et la circulation au cours de la période de planification.

Le trafic commercial s'établissait en moyenne à 630 000 traversées par année avant 2009. Depuis, les traversées commerciales ont diminué en partie à cause des difficultés que connaît le marché d'exportation lié à l'économie américaine. La situation se rétablit lentement depuis quelques années, comme le montre le tableau de la page précédente. En 2012-2013, la CPIVM a toutefois enregistré une baisse de 2 % du trafic commercial et une diminution de 4,7 % du total des traversées. La SPFL doit continuer de suivre ces facteurs et rajuster ses plans, y compris ses péages, pour assurer la durabilité financière à long terme de toutes ses traversées internationales. Les augmentations des péages ont eu un effet modéré, car les trois traversées de la SPFL imposent les tarifs commerciaux et de traversée globaux parmi les plus bas (septième, huitième et neuvième) sur les 10 traversées internationales en Ontario.



Ponts intérieurs

Le réseau de transport de la région métropolitaine de Montréal est complètement intégré. La circulation continue d'augmenter à la suite de déplacements importants de la population vers la Rive-Sud, ce qui a pour effet d'accroître la circulation et de prolonger continuellement la circulation à l'heure de pointe. Dans de nombreux secteurs, la capacité du réseau est dépassée et les grandes infrastructures vieillissent et, dans certains cas, montrent des signes de détérioration avancée. Toute perturbation imputable aux travaux prévus ou à un incident particulier est lourde de conséquences sur toute la région. Ces facteurs prolongent les heures de pointe et obligent à effectuer la majeure partie des travaux en dehors de ces périodes, ce qui fait grimper les coûts. On prévoyait que l'achèvement de l'autoroute 30

en décembre 2012 détournerait de la circulation, et en particulier du trafic commercial, du cœur du Montréal. La circulation des camions a diminué d'environ 5 % dans le tunnel de Melocheville et devrait diminuer légèrement sur le pont Mercier. Par ailleurs, le volume total de la circulation sur le pont Jacques-Cartier a augmenté de 2 %.

Le pont Champlain contient une voie à contre-courant réservée aux autobus au cours des heures de pointe. La présence de cette voie vitale de transport en commun alourdit les contraintes imposées à la capacité de PJCCI d'effectuer les travaux d'entretien sur le pont Champlain. En octobre 2011, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il procéderait à la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent d'ici 10 ans (pour remplacer le pont Champlain) et il a chargé Transports Canada du processus au complet de mise en place d'une nouvelle traversée d'ici 2021. La province de Québec prévoit inclure dans la structure un nouveau système moderne de transport en commun.

6.2.4 RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

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

Aux ponts internationaux, la SPFL collabore aussi avec l'ASFC, TC et les collectivités voisines pour répondre aux besoins de l'ASFC et les coordonner afin d'assurer l'efficacité et l'efficacé des traversées frontalières, y compris l'alignement avec le nouveau pont à Cornwall. À Sault Ste. Marie, la SPFL et sa filiale, la SPRSM, sont en train de conclure l'achat des terrains nécessaires pour entreprendre la réfection complète du complexe douanier canadien. Au pont des Mille-Îles, la SPFL planifie le projet d'agrandissement des installations de l'ASFC. On communiquera les détails à toutes les parties prenantes pour assurer qu'elles appuient le projet et pour répondre à leurs demandes de renseignements.

La filiale de la SPFL, PJCCI, possède et exploite les ponts intérieurs et les structures associées à Montréal. À cause de l'emplacement stratégique de ces structures, il faut consulter de nombreuses parties prenantes, y compris les administrations municipales et régionales et les gouvernements provinciaux et coordonner leurs activités. Le pont Honoré-Mercier chevauche le territoire mohawk de Kahnawake où des questions de compétence entre les Mohawks et le gouvernement du Québec ont une incidence sur les travaux réguliers et majeurs d'entretien du pont. Dans la région du Grand Montréal, des institutions de la municipalité et du gouvernement du Québec ont de grands projets de construction en cours ou en planification. PJCCI doit faire concurrence à ces administrations pour retenir les services d'ingénieurs et accorder des contrats de constructions afin de réaliser son programme de travaux.

Dans le contexte des projets décrits ci dessus, PJCCI harmonise ses efforts dans les domaines comme les ententes avec les parties prenantes et l'établissement de partenariats en consultant les secteur public et privé. L'établissement de relations avec les médias et la consultation des utilisateurs, des résidents concernés et des municipalités sont essentiels à sa réussite. PJCCI collabore avec Transports Canada pour assurer la coordination de tous ces travaux, y compris la responsabilité relative au pont Champlain actuel et afin de les harmoniser avec le projet de construction du pont sur le Saint-Laurent.

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

À Cornwall, il existe des ententes historiques en vigueur, sans oublier l'interprétation de droits acquis et une revendication territoriale portant sur l'achat initial du corridor pour la construction de la traversée. À cause de leur présence sur l'île de Cornwall, la SPFL et la CPIVM doivent communiquer continuellement et avec diligence avec la communauté mohawk. Ces questions et d'autres facteurs sont à l'origine d'incidents de sécurité importants survenus à cette traversée à la suite desquels on a commencé à déménager les installations de douanes et de péage de l'île de Cornwall vers la Ville de Cornwall en 2009. La SPFL a toutefois accordé à contrat une partie des travaux de construction du nouveau PCN à la communauté mohawk d'Akwesasne et sa filiale, la CPIVM, a aussi des employés mohawks.

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

6.2.5 LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Rapport sur les activités réalisées sur un territoire domaniale et à l'étranger en vertu des articles 67 et 68 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012).

Rapport d'activité

La SPFL a complété les évaluations environnementales de un projet durant l'exercice 2012-2013.

NOMBRE DE DÉCISIONS PRISES À L'ÉGARD DE PROJETS	
Projets non susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants	Projets susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants
1	0

6.3 PRINCIPAUX FACTEURS DE RENDEMENT

6.3.1 GESTION DES RISQUES

L'examen spécial de 2008 du BVG et l'analyse stratégique en cours de la SPFL ont cerné trois grandes questions considérées comme enjeux ou risques stratégiques pour la SPFL : la sécurité des ponts, la viabilité financière et la structure de l'entreprise. La SPFL produit aussi un rapport sur le risque lié à la sécurité des ponts, question qu'elle distingue de la sûreté, car il s'agit maintenant d'un secteur risque plus élevé. Il y a donc maintenant quatre risques stratégiques. Le Conseil de la SPFL continue d'établir les orientations stratégiques et de surveiller les opérations en s'appuyant sur la lettre d'attentes la plus récente et articule ses efforts sur la gestion de ces enjeux et risques stratégiques interreliés.

Le cadre révisé de gestion des risques d'entreprise (GRE) de la SPFL avance avec le lancement d'un registre des risques et le profil des risques de la Société, que le Comité de vérification de la SPFL suit activement en 2012-2013. Par l'entremise du Comité de vérification, le Conseil de la SPFL est responsable du cadre organisationnel de la GRE qui appuie son rôle de présentation au Parlement, par l'intermédiaire du ministre, de rapports sur les principaux secteurs de risque.

Le registre des risques de la SPFL contient les risques stratégiques issus du profil des risques de la Société (PRS). Il a été tenu compte des risques stratégiques et l'on en a arrêté les plans de contrôle et d'atténuation. Ces risques ont été évalués à un niveau résiduel assez élevé pour qu'il soit nécessaire de les gérer et d'en faire rapport au Conseil et au Comité de vérification (CV) de la SPFL. Les trois domaines de risque les plus importants sont les principaux que le CV doit gérer directement. Il se peut toutefois que les circonstances obligent à les modifier.

Le CV utilise le registre des risques comme document vivant où l'on consigne des discussions sur les événements courants qui peuvent avoir une incidence sur les domaines de risque clés, ainsi que sur les mesures d'atténuation. L'effet basé sur les événements peut modifier les évaluations des différents risques et faire que le risque résiduel augmente ou diminue finalement. La direction de la SPFL rend compte de ces événements à chaque réunion du CV et met à jour le registre des risques au besoin, compte tenu des directives reçues du CV. Ces changements servent aussi à mettre à jour le PRS.

6.3.2 QUESTIONS STRATÉGIQUES/PRINCIPAUX SECTEURS DE RISQUE

Les sections qui suivent expliquent les répercussions de chaque enjeu stratégique/principal secteur de risque sur le résultat stratégique de la SPFL. Tous ces principaux secteurs de risque ou enjeux sont interdépendants et contribuent à la sûreté et à la sécurité des ponts. La SPFL doit avoir un financement durable et une solide structure d'entreprise.

Sûreté des ponts

Les infrastructures vieillissantes continuent d'être un sujet de préoccupation. Les modalités de financement de l'entretien et des réparations demeurent une préoccupation au même titre que le vieillissement de l'infrastructure.

La première priorité de la SPFL consiste à assurer la sûreté constante de toutes ses structures. La SPFL administre judicieusement ses programmes des ponts pour prolonger le plus possible la durée de son infrastructure, mais elle doit tenir compte des réalités financières liées à l'envergure des travaux de réparation. À un point critique où les travaux courants d'entretien et de réparation ne suffisent plus pour maintenir la structure d'un pont, on cherche à obtenir l'aide gouvernementale pour de grands travaux de réfection et de remplacement comme le projet du PCN à Cornwall, le nouveau pont sur le Saint-Laurent et le projet de remplacement du pont de l'île des Sœurs à Montréal.

Dans sa gestion des traversées internationales, la SPFL est également régie par les exigences et les normes énoncées dans la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI), ainsi que par les règlements et les codes connexes en vertu desquels il faut présenter des rapports précis et opportuns au ministre. Les rapports d'inspection établis pour les ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles et le pont du

chenal sud à Cornwall les disent en bon état et il existe un programme d'entretien de ces structures. À Cornwall, on entretient et répare le PCN de façon à en assurer la sûreté. Le remplacement par le nouveau pont avance bien, tout comme la construction des piles et les travaux sur les approches et l'infrastructure du pont.

Les ponts intérieurs à Montréal sont vieux et ils ont été soumis à des années de circulation lourde, d'exposition aux conditions climatiques et d'utilisation abondante du sel de voirie. En dépit de tous les grands travaux réalisés jusqu'à maintenant et en cours, une remise en état majeure de ces structures s'imposera au cours de la prochaine décennie. L'engorgement de la circulation sur tous les ponts de la rive sud a un effet majeur à cause duquel il est difficile pour PJCCI de procéder aux travaux d'entretien réguliers et majeurs pendant les heures de travail normales, ce qui a des répercussions sur la planification, l'exécution et les coûts des réparations. De grands travaux sont prévus ou en cours sur les structures de presque tous les ponts intérieurs et certaines structures sont très dégradées, ce qui augmente le risque pour la sûreté. PJCCI continue de se concentrer sur les travaux financés et de surveiller de près l'état des ponts et des structures connexes. La planification à long terme et les communications sur les enjeux et les ressources requises se poursuivent.

Sécurité des ponts

Des actes internationaux comme les frappes terroristes, les manifestations et le vandalisme qui entraînent des risques pour les usagers des ponts et des structures connexes ou causent des dommages matériels qui entraînent la fermeture des traversées ou interrompent la circulation remettront en question la capacité de la SPFL de gérer les biens et sa crédibilité. La sécurité n'est possible que si l'on réduit les risques pour la sécurité des ponts.

La SPFL est en train de planifier la mise en œuvre d'un plan de sécurité et d'un système de gestion de la sécurité à chaque traversée, conformément aux exigences de la LPTI. À Cornwall, les défis qui se posent au pont international peuvent imposer un fardeau aux ressources limitées. La SPFL et la CPIVM ont communiqué avec des dirigeants mohawks et expliqué la nécessité de collaborer pour améliorer l'environnement sécuritaire sur l'île de Cornwall. Les ponts internationaux sont actuellement la cible du mouvement des Premières Nations « La passivité, c'est fini », qui risque de rendre plus volatile la situation à certaines traversées et a actuellement un effet négatif sur des produits déjà sous pression.

Les multiples points d'accès à tous les ponts internationaux, que ce soit par la route ou par l'eau, soulèvent, sur le plan de la sécurité, d'autres préoccupations qui dépassent la capacité de contrôle de la SPFL. Des travailleurs ont reçu la formation nécessaire pour repérer les menaces et les exploitants des ponts internationaux continuent de collaborer avec l'ASFC et les services policiers à tous les endroits pour aborder des enjeux précis. Des plans d'intervention sont en place pour la plupart des urgences et la plupart des ponts et des structures connexes sont dotés de systèmes de surveillance. Le déménagement des installations de péage et de celles de l'ASFC de l'île de Cornwall a aussi aidé à atténuer certains des affrontements et à en réduire le nombre.

Au fil des ans, divers manifestants ont ciblé les ponts de la région de Montréal principalement à cause de leur visibilité. Plus récemment, en 2012, de nombreuses manifestations étudiantes et anticapitalistes ont entraîné la fermeture de certains des ponts et de leurs approches.

Ces incidents mettent en évidence les risques associés aux groupes qui utilisent les ponts comme points de convergence de leurs manifestations, ce qui a parfois entraîné de la violence et des dangers pour les usagers des ponts et la population en général. Des réunions permanentes et des plans de collaboration avec les services policiers portent sur des questions en particulier. Des plans d'intervention sont en place pour la plupart des urgences et la plupart des ponts et des structures connexes sont dotés de systèmes de surveillance.

Financement durable

Le financement de l'exploitation et les fonds pour dépenses en capital tout en comptant sur le revenu des péages demeurent une préoccupation pour permettre à SPFL d'effectuer efficacement l'entretien et les inspections.

Les ponts internationaux font toujours face à des pressions financières de plus en plus lourdes pour qu'ils s'autofinancent. Selon la prémisse de base, les produits des péages couvriraient les charges d'exploitation et d'entretien et les immobilisations pourraient être financées par la part accumulée des bénéfices nets. Les volumes de trafic sont très tributaires de la robustesse de l'économie au Canada et aux États-Unis et c'est pourquoi les produits courants des péages et les projections pertinentes sont faibles. Les produits des péages à Cornwall représentent en outre 45 % seulement de la capacité de production de revenu de la traversée à cause du passage gratuit accordé à la communauté mohawk par le gouvernement du Canada dans une entente historique et à la suite de négociations ultérieures. Ces produits non perçus ne sont pas remboursés à la Société, ce qui crée un manque à gagner important.

La SPFL fait aussi face à de grands besoins de financement à cause des obligations que lui impose la *Loi sur les douanes* (article 6), qui oblige le propriétaire ou l'exploitant des ponts internationaux à fournir des installations à l'ASFC. À tous les ponts internationaux, les besoins croissants de l'ASFC et son empreinte en pleine expansion augmenteront considérablement au cours des cinq prochaines années et la SPFL ne peut prendre à sa charge les coûts d'exploitation et d'entretien afférents.

La SPFL et ses filiales d'exploitation de ponts internationaux revoient les péages une fois par année et étudient d'autres partenariats commerciaux possibles. Compte tenu des volumes actuels du trafic à chaque pont international, du passage gratuit accordé aux Mohawks à Cornwall et des besoins croissants de l'ASFC, il est toutefois impossible de financer de grands projets de réfection ou de remplacement. Les immobilisations nécessaires aux projets définis ont exigé du financement sous forme de crédits gouvernementaux, de contributions ou d'autres transferts (nouveau PCN, nouvelles installations de l'ASFC à Sault Ste. Marie, aux Mille-Îles et à Cornwall). C'est pourquoi la SPFL prépare aussi une proposition à Transports Canada (TC) pour trouver d'autres sources de financement des dépenses afférentes à l'ASFC.

En ce qui concerne la gestion des ponts intérieurs à Montréal, PJCCI prévoit que les besoins s'établiront à quelque 1,5 G\$ au cours de la prochaine décennie. La question de la viabilité découle d'une assise d'exploitation courante qui diminue chaque année à compter de 2015-2016. Ce montant ne répond pas aux besoins liés à l'exploitation de base des ponts et de l'infrastructure. Malgré les investissements considérables effectués au cours des dernières années, PJCCI reste aux prises avec des déficits à long terme critiques au niveau des

infrastructures. Actuellement, sans compter le financement particulier nécessaire au plan d'entretien de 10 ans du pont Champlain et au projet de réfection du pont Honoré-Mercier, PJCCI ne peut accorder de contrats pluriannuels, ce qui retarde considérablement la planification opérationnelle et fait grimper les coûts.

PJCCI a bénéficié d'investissements importants pour des besoins liés à des biens en particulier ou des besoins d'exploitation à court terme, mais il faut toutefois du financement supplémentaire pour beaucoup de travaux à venir importants. La Société collabore avec TC pour répondre aux besoins financiers à court et à long termes.

Structure organisationnelle

Le modèle de gouvernance complexe de la SPFL ne permet pas une surveillance et une responsabilisation efficaces, entourant toutes les activités de la SPFL, y compris ses filiales, ce dont le BVG a traité dans son examen spécial de 2008.

La SPFL a une structure organisationnelle très complexe, avec son siège social à Ottawa, trois filiales en propriété exclusive et deux conseils d'administration internationaux mixtes, comptant des administrateurs américains et des exploitants de ponts américains. La Société a certes pour mandat d'assurer une intendance des plus rigoureuses afin que les structures des ponts relevant de son autorité soient sécuritaires et servent adéquatement les usagers, mais la structure de gouvernance en vigueur pose toujours des défis.

On a pris des mesures clés pour traiter de certains des enjeux cernés. Des membres de la direction de la SPFL ont été nommés aux conseils d'administration de la SPRSM, de la CPIVM et de la TIBA. Le Conseil de la SPFL continue d'envoyer des lettres annuelles d'attentes à celui de chaque filiale pour lui faire part de l'orientation de la Société, des initiatives gouvernementales, ainsi que des régimes de gestion des ressources et de gouvernance. Les normes sur les rapports trimestriels leur ont aussi été communiquées.

La SPFL s'efforce de continuer de resserrer ses liens avec ses filiales.

6.3.3 RÉSULTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La SPFL a une importante responsabilité liée à la propriété et à la gestion de ses ponts et structures associées : celle de l'intendance et de l'intérêt public. Les ponts internationaux doivent viabiliser leurs opérations par les produits générés à chaque point de passage. Cela a pu être possible par le passé, mais les besoins de grands travaux de réfection ou de remplacement des ponts (c. à d. le nouveau pont du chenal nord – PCN) et ceux découlant du remplacement des installations de l'ASFC (c. à d. la réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie) doivent maintenant être financés projet par projet par des paiements de transfert fédéraux. De par la nature même des décisions passées du gouvernement, toutes les dépenses pour les structures intérieures sont financées par voie de crédits parlementaires. Ces crédits sont renouvelés en fonction des besoins pour les années à venir. Comme la durée de vie d'un certain nombre de ces immobilisations dépasse leur vie utile théorique, les ressources sont consacrées principalement aux réparations dictées par des considérations de sécurité. Vu que les considérations financières ne peuvent jamais primer sur la sécurité publique, on continue de prioriser et de gérer les risques, et les travaux importants à réaliser sont établis et réalisés en fonction des ressources disponibles. Le dernier plan décennal d'exploitation et d'immobilisations pour les

ponts intérieurs à Montréal a été établi et communiqué à Transports Canada pour étude du financement nécessaire.

Les dépenses en immobilisations ont atteint 77,2 M\$ en 2012-2013 (44,8 M\$ en 2011-2012) et la valeur comptable nette totale des immobilisations corporelles au 31 mars 2013 est de 363,0 M\$ (300,3 M\$ – 2011-2012). Les grandes immobilisations comprenaient encore le nouveau projet de construction du PCN, le projet de réfection du pont Honoré-Mercier, le programme décennal d'entretien du pont Champlain, la réfection du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie et les études pour le remplacement du pont de l'île des Sœurs par un pont-jetée temporaire.

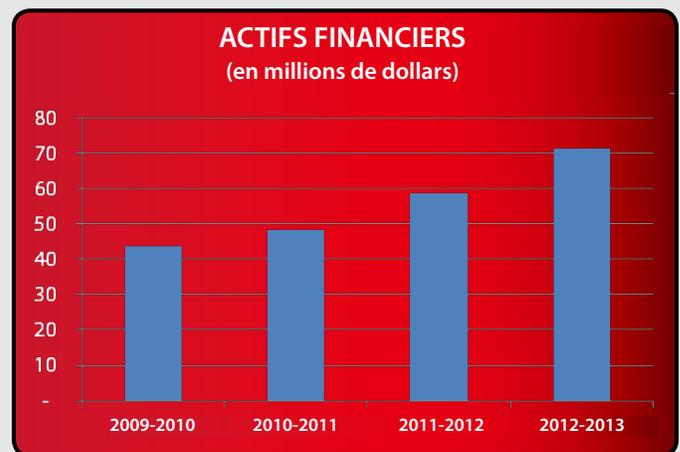
Les produits d'exploitation de la SPFL aux ponts internationaux ont été supérieurs à ceux de l'année précédente et dépassent le budget. Bien qu'encore nettement plus considérables qu'il y a deux ans, les travaux d'entretien accusent un léger ralentissement, qui les a ramenés à 68,3 M\$ (72,1 M\$ en 2011-2012), à la faveur de la réalisation de plus nombreux projets d'immobilisations à Montréal et de l'achèvement du projet de peinture du pont du chenal sud à Cornwall. L'obligation environnementale liée à des terrains contaminés que possède la filiale PJCCI a atteint 33,2 M\$ cette année, selon les conclusions et les hypothèses révisées. La SPFL déclare un excédent consolidé de 51,6 M\$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2013, comparativement à un déficit de 33,0 M\$ pour l'exercice terminé le 31 mars 2012. La dette nette consolidée de la SPFL au 31 mars 2013 est de 35,7 M\$ comparativement à 273,7 M\$ l'année précédente. Ces écarts s'expliquent par une nouvelle norme comptable (Normes de comptabilité pour le secteur public – NCSP) concernant la comptabilisation des transferts gouvernementaux (SP 3410) dont il est traité en détail dans la section « Changements de méthode comptable ».

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

6.4 ANALYSE DES RÉSULTATS

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

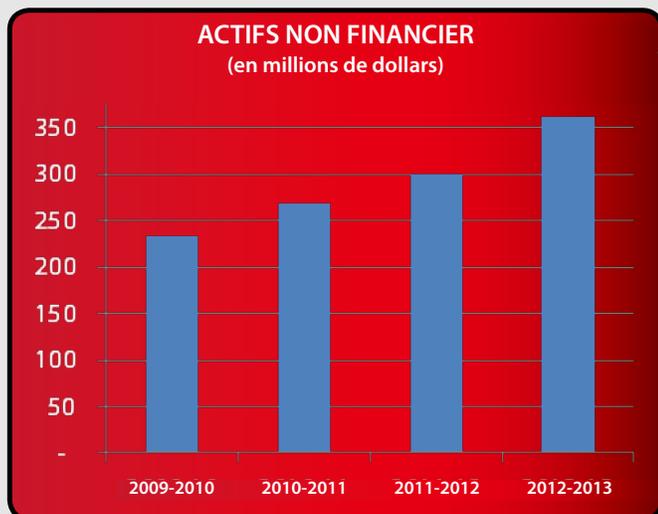
Actifs financiers



Les actifs financiers totaux ont atteint 70,7 M\$ au 31 mars 2013 (2012 – 58,8 M\$). La situation de trésorerie demeure liée de près aux échéanciers de versement du financement fédéral, principalement pour les ponts intérieurs à Montréal et le projet de construction du PCN à Cornwall. Au 31 mars 2013, le montant à recevoir des

ministères et organismes fédéraux a atteint 19,4 M\$ (2012 – 14,2 M\$). Un déterminant primaire de ces chiffres est une augmentation de 14,0 M\$ de l'encaisse de PJCCI et des montants à recevoir par des ministères et organismes fédéraux, qui correspond à une augmentation du même ordre des dettes fournisseurs, principalement pour les postes d'entretien et d'immobilisations. Malgré l'augmentation de l'encaisse de PJCCI, l'encaisse nette consolidée de la SPFL est tombée à 30,7 M\$ au 31 mars 2013 (2012 – 38,8 M\$). Cela vient pour une bonne part de ce que d'autres entités ont accru leurs placements de portefeuille, qu'elles achètent pour tirer un meilleur rendement de leurs soldes d'encaisse. Les placements sont passés de 12,2 M\$ à 15,5 M\$ au 31 mars 2013 (2012 – 3,3 M\$). Les débiteurs ont aussi augmenté par rapport à l'année précédente, passant de 2,4 M\$ au 31 mars 2012 à 5,0 \$ au 31 mars 2013.

Actifs non financiers



Les immobilisations corporelles se situent à 363,0 M\$, ayant augmenté de 62,7 M\$ par rapport à l'année précédente (2012 – augmentation de 31,8 M\$). Les grands investissements pour l'année comprennent les travaux d'immobilisations en cours sur le pont Champlain (21,8 M\$), la construction en cours du nouveau PCN à travée basse à Cornwall (15,9 M\$), les grands travaux de réfection du pont Honoré-Mercier (2,3 M\$), des études pour la construction d'un pont-jetée temporaire pour l'île des Sœurs (1,6 M\$), des acquisitions de terrains pour la réfection du complexe douanier canadien à Sault Ste. Marie (2,2 M\$), ainsi que la construction sur ce complexe douanier (1,0 M\$).

Ces dépenses sont, pour l'essentiel, payées directement sur des crédits parlementaires de 71,5 M\$ (2012 – 43,2 M\$), ou selon une entente de contribution avec le gouvernement du Canada qui prévoit des paiements de 1,0 M\$ cette année (2012 – 1,7 M\$). La SPFL a aussi un actif de 15,2 M\$ et une obligation correspondante liée à la mise hors service d'immobilisations au titre du projet de démolition du pont du chenal Nord. Cette obligation fait l'objet d'un amortissement linéaire sur le reste de la durée de vie estimée du pont.

Passifs

La SPFL et ses filiales reçoivent du financement fédéral pour les grands projets d'infrastructure. Par le passé, ce financement était reporté et amorti sur la vie utile des immobilisations. Au 31 mars 2012, cette valeur était de 249,5 M\$. Cependant, par suite de SP 3410 (dont il est question en détail à la section « Changements de méthode comptable », ce financement est désormais comptabilisé comme revenu dans la

période au cours de laquelle il est reçu. Par conséquent, le solde du financement reporté d'immobilisations de l'année précédente a été ajouté directement à l'excédent accumulé de l'année en cours. Cela a eu pour effet immédiat de réduire de 249,5 M\$ le passif total de la SPFL, et d'accroître d'autant l'excédent accumulé.

L'obligation environnementale liée à des terrains contaminés à Montréal, qui est expliquée à la note 8 des états financiers consolidés, a augmenté de 5,1 M\$ dans l'année en cours et atteint 33,2 M\$ (2012 – 28,1 M\$). Cette estimation est fondée sur les études les plus récentes pour ces terrains. Le nettoyage demande la participation de plusieurs propriétaires, et les négociations sont en cours.

L'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation qu'est le PCN à Cornwall était de 16,4 M\$ au 31 mars 2013 (2012 – 15,9 M\$).

Pour mener à bien leurs grands projets, la SPFL et sa filiale, PJCCI, ont conclu des contrats de construction qui comprennent la retenue d'une partie des montants à payer jusqu'à achèvement de certains travaux dans le respect des exigences d'exécution. Ces retenues ont atteint 8,2 M\$ au 31 mars 2013 (2012 – 5,3 M\$) essentiellement au titre des projets du pont Honoré-Mercier et du PCN. Ces montants deviendront exigibles à l'achèvement des travaux dans les années à venir.

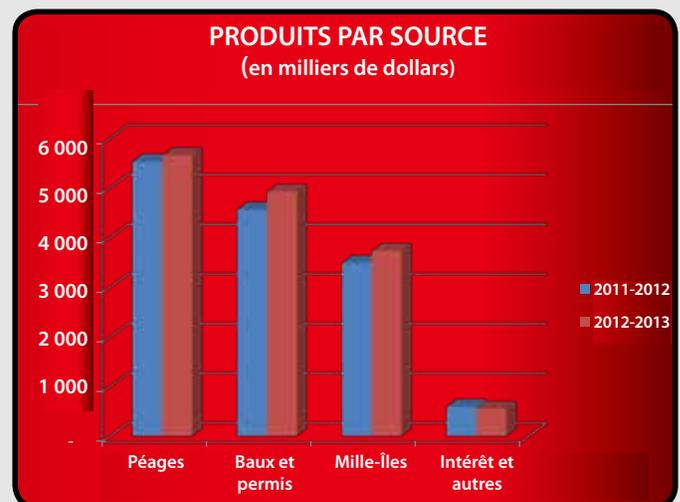
La facilité de crédit de 5 M\$ obtenue par la SPRSM l'année précédente pour l'achat de terrains en vue de la réalisation du complexe douanier à Sault Ste. Marie sera remboursée sur les produits excédentaires des péages sur une période de 20 ans.

Enfin, les autres comptes fournisseurs ont augmenté de 15,2 M\$ cette année, atteignent 39,8 M\$ (2012 – 24,6 M\$), ce qui s'explique principalement par l'échéancier des paiements de grosses factures payables en vertu d'obligations contractuelles liées aux grands projets à Montréal et à Sault Ste. Marie.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Produits consolidés

Les produits consolidés de la SPFL en 2012-2013 ont été de 14,9 M\$ (2012 – 14,2 M\$); c'est 5 % de plus que l'année précédente et conforme au budget établi.



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

Le niveau de péages des ponts internationaux, soit 9,4 M\$ en 2012-2013 (2012 – 9,0 M\$) a augmenté sous l'effet d'un accroissement des péages au pont international des Mille-Îles en 2013 et de l'accroissement du

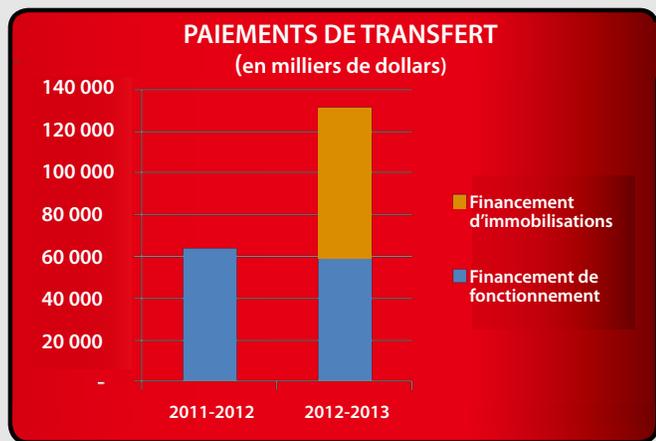
dollar canadien, et il continue d'avoir un effet positif sur les achats transfrontaliers aux ponts des Mille-Îles, de Cornwall et de Sault Ste. Marie. En général, les niveaux de trafic ont été relativement les mêmes que l'année précédente.

Baux et permis

Les produits des baux et permis ont augmenté en 2012-2013, pour se situer à 4,9 M\$, vu que la plupart de ces produits sont corrigés de l'inflation chaque année (2012 – 4,6 M\$). Ces produits correspondaient au budget.

Paiements de transfert

Au cours de l'exercice, il y a eu un changement au niveau de la comptabilisation du financement public des projets d'immobilisations. Les années antérieures, le financement public des projets d'immobilisations était reporté et amorti sur la durée de l'immobilisation, ce qui permettait de rattacher les charges aux produits. Avec l'adoption de SP 3410 (Paiements de transfert), le financement reçu pour des projets d'immobilisations n'est plus traité comme passif, étant désormais tout simplement comptabilisé dans la période où il est reçu (dans la mesure où il n'y a pas d'autres exceptions applicables à ce financement). Par conséquent, la présentation des paiements de transfert dans l'état consolidé des résultats, comparativement à l'année antérieure, affiche une nette augmentation qui le porte à 131,3 M\$, à comparer à 64,1 M\$ l'année précédente. Cela était formé de paiements de transfert pour des charges d'exploitation de 58,7 M\$ (2012 – 64,1 M\$) et de financement pour des immobilisations de 72,6 M\$.

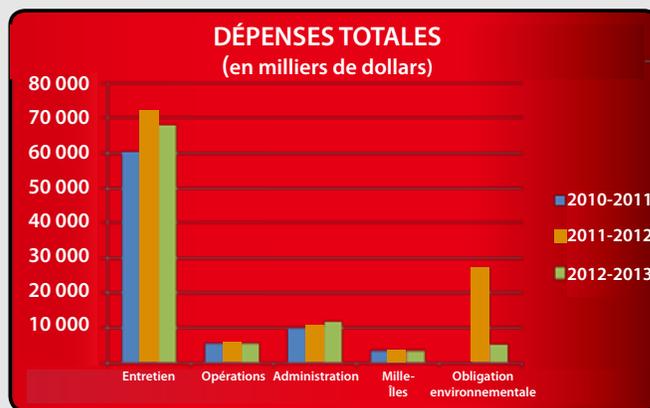


Les crédits parlementaires pour ces dépenses d'immobilisations ont été affectés à des travaux d'immobilisations pour le pont Champlain (21,8 M\$), à la construction en cours du nouveau pont à travée basse du chenal nord à Cornwall (15,9 M\$), aux grands travaux de réfection qui se poursuivent sur le pont Honoré-Mercier (2,3 M\$) et à la construction d'un pont-jetée temporaire pour l'île des Sœurs (1,6 M\$), alors que le reste des travaux sont effectués sur diverses autres structures à Montréal.

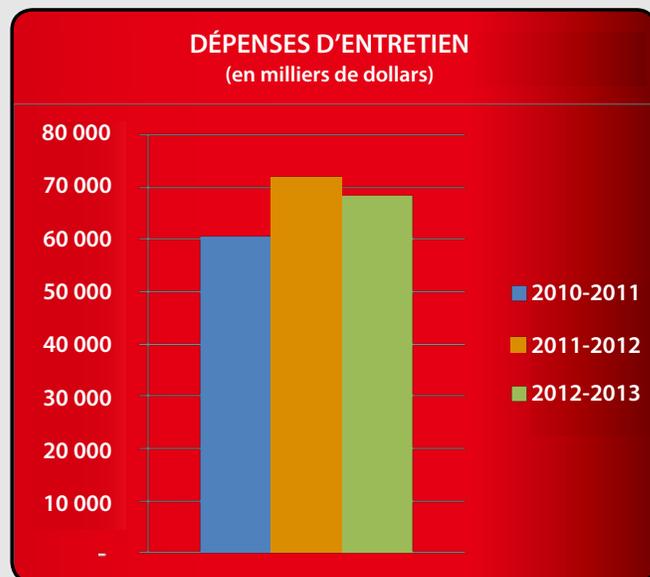
Le projet de réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie est financé selon une entente de contribution avec le gouvernement du Canada au montant de 1,0 M\$ pour l'année (2012 – 1,7 M\$).

Charges consolidées

Les charges consolidées de la SPFL pour l'année ont été de 94,6 M\$ (2012 – 118,9 M\$). La diminution de 24,3 M\$ est attribuable à une provision plus faible pour l'exercice pour une obligation environnementale à Montréal (baisse de 21,7 M\$), et à une réduction des dépenses d'entretien (3,7 M\$) qui sont compensées par une augmentation des charges administratives suite à des réaffectations des dépenses par rapport aux années précédentes (1,2 M\$ de plus). Les charges d'exploitation sont demeurées relativement stables.

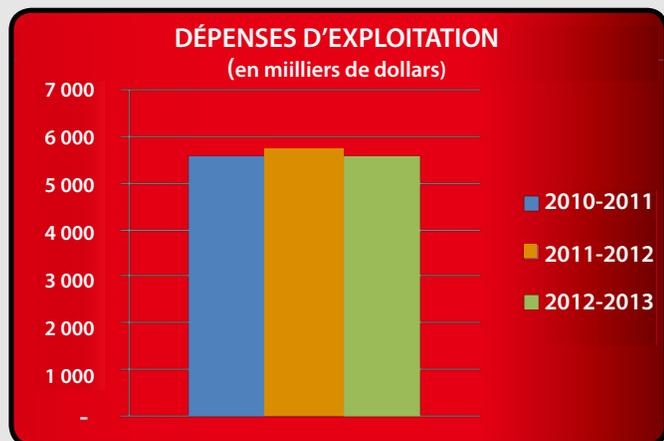


Entretien



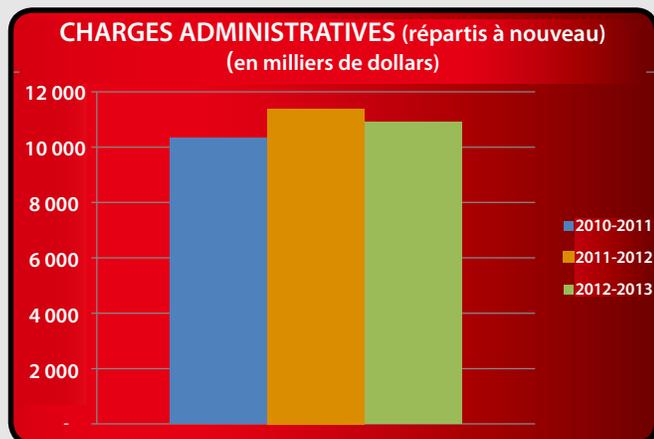
Les dépenses d'entretien représentent 72 % des charges à la fin de 2012-2013, et atteignent 68,3 M\$ (2012 – 61 % ou 72,1 M\$), c'est à dire moins que ce qui était prévu au plan (83 % ou 93,3 M\$). L'écart vient de ce que les travaux à exécuter à Montréal ont été de 24,9 M\$ de moins que prévu. L'entretien continu des structures de la région de Montréal a représenté 60,8 M\$ ou 89 % des dépenses totales d'entretien (2012 – 63,1 M\$ ou 88 %), soit une baisse de 2,3 M\$, qui s'explique surtout par le fait que les dépenses engagées ont été imputées aux immobilisations plutôt qu'à l'entretien. En outre, le projet de peinture du pont du chenal sud à Cornwall a pris fin, et la partie (32 %) des dépenses assumées par la SPFL pour ce projet, a été de 1,2 M\$ de moins que l'année précédente.

Exploitation



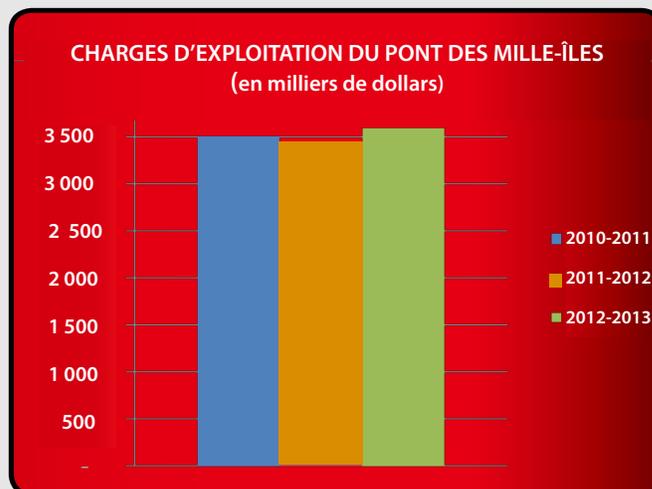
Les charges d'exploitation ont été de 5,6 M\$ en 2012-2013, soit 6 % des dépenses totales pour l'année (2012 – 5,7 M\$ ou 5 %). Les charges d'exploitation consolidées sont demeurées constantes pour la SPFL, n'ayant connu qu'une variation minimale tout au long de l'année, et étant de 0,2 M\$ en deçà du budget.

Administration



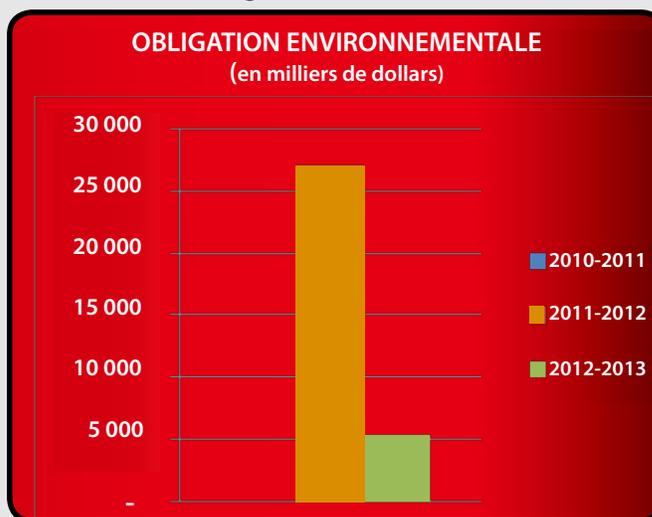
Les charges administratives ont été de 11,7 M\$ en 2012-2013, soit 12 % des charges annuelles (2012 – 10,6 M\$ ou 9 %) et 1,6 M\$ de plus que le poste budgétaire (9 % des charges budgétaires totales). L'écart vient principalement d'un examen et du reclassement des dépenses de l'exercice précédent pour le projet de construction du pont du chenal nord, des autres services professionnels requis pour l'achat de propriétés pour le réaménagement du complexe douanier de la SPRSM et des frais d'administration supplémentaires à Montréal pour le recrutement de nouveau personnel.

Charges d'exploitation du pont des Mille-Îles



Les charges d'exploitation du pont des Mille-Îles ont augmenté légèrement, pour se fixer à 3,6 M\$ en 2012-2013 (2012 – 3,4 M\$); elles représentent 4 % du total des charges et correspondent au budget.

Provision liée à une obligation environnementale



Un montant de 5,4 M\$ a été ajouté par PJCCI à sa provision pour obligations environnementales en 2012-2013. La provision avait enregistré une charge de 27,1 M\$ dans l'exercice précédent. Cela représente la part estimative de la direction de PJCCI pour les dépenses de projets à réaliser avec d'autres propriétaires fonciers de divers secteurs de compétence. Ces projets s'étendront sur un certain nombre d'années et PJCCI aura besoin d'autre financement pour conclure des contrats afin de réaliser les travaux qui s'imposent.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSorerIE

Les flux de trésorerie de la SPFL dépendent principalement du moment de la réception du financement fédéral pour les dépenses liées aux grands projets. Le financement arrive seulement après l'engagement des dépenses. À la fin de 2012-2013, le solde des débiteurs dépassait de 7,8 M\$ le niveau de l'année précédente. La SPFL a procédé à l'acquisition de placements en cours d'année pour améliorer le rendement de son encaisse. Elle fait ses placements en CPG auprès de grandes banques canadiennes, ou dans des obligations à faible risque.

MÉTHODES COMPTABLES ET ESTIMATIONS

Les principales méthodes comptables de la SPFL sont décrites à la note 2 des états financiers consolidés. La préparation des états financiers conformément aux NCSP oblige la direction à faire des estimations et à formuler des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés des actifs financiers et non financiers, des passifs, des produits et des charges, ainsi que sur la divulgation des passifs éventuels. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations comptables décrites ci-après obligent à exercer des jugements complexes ou subjectifs sur des questions qui sont essentiellement incertaines ou lorsqu'il est probable que l'on pourrait déclarer des montants très différents dans des conditions différentes ou si l'on formulait des hypothèses différentes.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui comprennent les ponts, les routes et les structures connexes et dont la durée de vie utile est limitée, sont amorties sur leur durée de vie utile. La durée de vie utile est basée sur les estimations que la direction a établies quant à la durée de service de ces biens et fait l'objet d'un examen périodique destiné à en confirmer la validité. En raison de la longue durée de vie d'un grand nombre des biens, tout changement des estimations pourrait avoir un effet important sur les états financiers consolidés. La dégradation des actifs à long terme fait l'objet d'une vérification lorsque des événements ou des circonstances indiquent qu'il est impossible de récupérer leur valeur comptable à partir de mouvements de trésorerie futurs. Si les conditions à venir devaient se dégrader par rapport à la meilleure estimation de la direction quant aux principales hypothèses économiques et si les flux de trésorerie associés devaient diminuer considérablement, la SPFL pourrait devoir assumer d'éventuels et importants frais de moins-value de ses immobilisations corporelles.

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

L'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est formée des coûts de mise hors service à long terme du pont du chenal nord, décrite à la note 9 des états financiers consolidés. L'obligation liée à la mise hors service repose sur l'estimation de la Société quant aux coûts de démolition du pont. L'estimation non actualisée de ce passif, soit de 17,1 M\$, reflète des paiements qui seront probablement effectués en 2014 et 2015. Cette estimation a été actualisée aux taux de 2,92 % et de 3,04 %. L'augmentation de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations a obligé la direction à établir des estimations et à formuler des hypothèses importantes. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Charges à payer en raison de réparations d'entretien majeures

La SPFL et ses filiales engagent des dépenses pour l'entretien de leurs immobilisations corporelles. Un grand nombre de ces dépenses s'inscrivent dans le cadre de grands projets pluriannuels d'infrastructure. En comptabilisant ces dépenses, la direction doit faire des estimations importantes quant à l'avancement des travaux et aux demandes de paiement pour les travaux réalisés afin de pouvoir évaluer le passif en fin d'exercice. Un changement du pourcentage estimé de l'avancement des travaux ou de l'évaluation de la probabilité de paiement et du moment de la présentation d'une demande de paiement pourrait avoir un effet sensible sur la valeur estimée des charges à payer, des dépenses d'entretien ou des dépenses d'immobilisations connexes. La situation de trésorerie de la SPFL pourrait aussi être touchée pour les projets financés par le gouvernement, et les montants à recevoir des ministères et des organismes fédéraux.

Obligations futures au titre des avantages sociaux des employés

La SPFL et ses filiales offrent des prestations de pension à leurs employés en vertu d'un régime de retraite à cotisations définies ou dans le cadre du Régime de pension de retraite de la fonction publique fédérale, comme l'indiquent la note 2 et la note 7 des états financiers consolidés. Les cotisations patronales au régime de pension représentent les obligations totales de l'employeur à cet égard et sont comptabilisées au montant réel comme charges d'exploitation. Les entités de la SPFL ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les déficits actuariels du Régime de retraite de la fonction publique. Les changements au Régime de retraite de la fonction publique et à ses hypothèses peuvent avoir un effet important sur les états financiers consolidés des exercices à venir.

Avant le 1er janvier 2012, la Société offrait à ses employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. La SPFL et la CPIVM ont aboli cette prestation l'année précédente. PJCCI l'a abolie en cours d'année. Le reste des montants à payer seront versés à la cessation d'emploi. Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés. On prévoit que les indemnités de départ courues de PJCCI soient payées à même les crédits à mesure qu'elles seront exigibles. Toute modification de cette hypothèse pourrait avoir un effet important sur les états financiers consolidés des exercices à venir.

Obligation environnementale

PJCCI accuse un passif considérable au titre des terres contaminées et des mesures correctives visant à éliminer la contamination imputable aux activités de ses prédécesseurs, comme l'indique la note 8 des états financiers consolidés. Les estimations à la base de ce passif comprennent le nombre de propriétaires et de participants présents sur les terrains contaminés, la nature à long terme des mesures nécessaires de remise en état, ainsi que l'effet éventuel des lois et des règlements environnementaux et de leur interprétation par les organismes de réglementation, qui pourrait changer avec le temps. Les changements au niveau de l'ampleur des coûts estimés par n'importe laquelle ou par l'ensemble des estimations pourraient avoir un effet important sur les états financiers consolidés. Un passif de 33,2 M\$ est actuellement inscrit, en fonction des évaluations fournies par la direction de PJCCI. Des changements de ces estimations pourraient avoir un effet important sur les états financiers consolidés des exercices à venir.

Éventualités

Les éventualités sont comptabilisées comme passif lorsqu'il est probable qu'un passif a été engagé et lorsqu'il est possible d'établir une estimation raisonnable du montant de la perte. Il faut divulguer ce passif lorsqu'il est probable que l'événement qui le confirmera se produira, mais qu'il est impossible d'estimer le montant de la perte ou qu'il est raisonnablement possible que la perte finale dépasse la provision comptabilisée. Dans le cours normal des affaires, la SPFL et ses filiales constituent le demandeur ou le défendeur ou sont partie à certaines demandes ou poursuites en instance. Ce passif éventuel se règle souvent sur de longues périodes. La note 16 des états financiers consolidés présente d'autres renseignements sur les éventualités de la SPFL. Tout changement au niveau de la probabilité d'un règlement et du montant estimé des paiements peut avoir un effet important sur les états financiers consolidés d'exercices à venir.

CHANGEMENTS DE MÉTHODE COMPTABLE

Périodiquement, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public publie de nouvelles normes comptables, que la direction examine pour vérifier si elles peuvent s'appliquer à la SPFL. Les nouvelles normes que la SPFL a adoptées depuis le 1er avril 2012 sont détaillées à la note 3 des états financiers.

Au niveau de l'importance, quatre des cinq nouvelles normes adoptées cette année ont pour seul effet de modifier la présentation des états financiers. Ce sont :

- Chapitre 1201 – Présentation des états financiers
- Chapitre 2601 – Conversion des devises
- Chapitre 3041 – Placements de portefeuille
- Chapitre 3450 – Instruments financiers

Le chapitre 3410 (Paiements de transfert) a des incidences importantes sur les états financiers, et sur les comparaisons avec les exercices antérieurs. La SPFL a décidé d'appliquer la norme rétroactivement, sans retraitement. Selon le chapitre 3410, on parle de paiement de transfert là où le cédant (le gouvernement cédant) ne s'attend pas à être remboursé, ne reçoit rien en échange et ne s'attend pas à un rendement financier direct. En particulier, cette norme concerne les paiements de transfert pour des actifs immobilisés, car la norme précise ensuite que, lorsqu'il n'y a plus d'autre critère d'admissibilité à respecter, les fonds sont comptabilisés directement à l'état consolidé des résultats et ne sont plus reportés ni amortis à partir de l'état consolidé de la situation financière. L'effet est que l'entité qui reçoit les fonds a un excédent dans l'année où elle les comptabilise, après quoi elle comptabilise des charges d'amortissement seulement pour la vie utile estimative de l'immobilisation.

6.5 PERSPECTIVES

La durabilité globale de tous nos ponts internationaux demeure le point de convergence des activités de la Société. À Cornwall, la construction d'un nouveau pont du chenal nord, qui avance bien, ainsi que le règlement de la question de l'emplacement permanent des installations de l'ASFC, contribueront pour beaucoup à l'efficacité des traversées. À Sault Ste. Marie, pour la réfection du complexe douanier de l'ASFC, la construction débutera en 2013. L'amélioration de la circulation qui en découlera aux deux endroits aidera à attirer un trafic commercial indispensable. En outre, le Plan d'action pour la frontière Canada-États-Unis considère les installations frontalières des Mille-Îles comme un investissement prioritaire, et un investissement de 60 M\$ a été annoncé pour le projet.

La complexité de la situation des ponts intérieurs à Montréal vient du vieillissement du réseau de transport du Grand Montréal et du fait qu'il est utilisé à capacité. Le gouvernement du Canada procède au remplacement du pont Champlain avec le nouveau pont sur le Saint-Laurent d'ici 2021. Entre-temps, PJCCI a un programme d'entretien de la structure existante. Les terrains contaminés du Technoparc exigeront aussi d'importants investissements. Des pourparlers en cours avec des partenaires portent sur des solutions de confinement. On s'attend à devoir faire des investissements considérables à Montréal au cours de la prochaine décennie afin de renouveler les immobilisations corporelles existantes.



7.0 ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS

Table des matières

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers consolidés	32
Rapport de l'auditeur	33-34
États financiers consolidés	35-39
Notes aux états financiers consolidés	40-57

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

Les états financiers consolidés contenus dans le présent rapport annuel ont été produits par la direction de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) (société mère) conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'intégrité et l'objectivité des données contenues dans ces états financiers consolidés incombent à la direction de La SPFL (société mère) et à celle de chacune de ses filiales en propriété exclusive, soit Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) et la Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM), qui rendent compte directement à un conseil d'administration indépendant. Pour établir les états financiers consolidés, la direction de La SPFL (société mère) se base sur les états financiers vérifiés de chacune de ses filiales en propriété exclusive et sur les affirmations de la direction de chacune des filiales.

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

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

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

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

La présidente et première dirigeante,

La chef des services financiers et administratifs,



Micheline Dubé



Natalie Kinloch



Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Rapport sur les états financiers consolidés

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de La Société des ponts fédéraux Limitée, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2013, et l'état consolidé des résultats, l'état consolidé des gains et pertes de réévaluation, l'état consolidé de la variation de la dette nette et l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2013, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des instruments financiers, de la conversion des devises et des paiements de transfert tel qu'expliqué à la note 3 afférente aux états financiers consolidés, les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in blue ink that reads "Maurice Laplante". The signature is fluid and cursive, with the first name "Maurice" and the last name "Laplante" clearly legible.

Maurice Laplante, CA
vérificateur général adjoint

Le 26 juin 2013
Ottawa, Canada

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE**État consolidé de la situation financière****au 31 mars****(en milliers de dollars)**

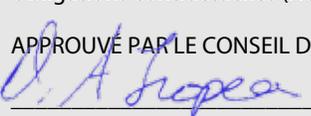
	2013	2012
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	30 722	38 780
Créances		
Ministères et organismes du gouvernement fédéral	19 410	14 198
Autres	5 004	2 370
Intérêts courus à recevoir	40	81
Placements de portefeuille (Note 4)	15 522	3 343
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	70 698	58 772
PASSIFS		
Créditeurs et frais à payer		
Ministères et organismes du gouvernement fédéral	357	-
Autres	39 763	24 614
Dettes envers un partenaire gouvernemental (Note 5)	1 427	2 075
Dépôts de clients	138	140
Retenues de garanties (Note 6)	8 203	5 309
Avantages sociaux futurs (Note 7)	1 346	1 271
Obligation environnementale (Note 8)	33 200	28 100
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisation (Note 9)	16 365	15 885
Facilité de crédit (Note 10)	5 000	5 000
Revenus reportés	602	610
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 3)	-	249 472
TOTAL DES PASSIFS	106 401	332 476
DETTE NETTE	(35 703)	(273 704)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (Note 11)	363 025	300 347
Charges payées d'avance	817	532
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS	363 842	300 879
EXCÉDENT CUMULÉ	328 139	27 175

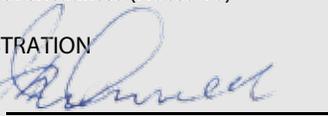
L'excédent cumulé est constitué des éléments suivants:

Excédent (déficit) cumulé lié aux activités	328 231
Gains et pertes de réévaluation cumulés	(92)
	328 139

Obligations contractuelles (Note 15) et éventualités (Notes 16)

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION


 Administrateur


 Administrateur

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

État consolidé des résultats

Pour l'exercice clos le 31 mars
(en milliers de dollars)

	Budget 2013	Réel 2013	Réel 2012
REVENUS			
Péages	5 246	5 663	5 535
Baux et permis	4 820	4 926	4 566
Produits d'exploitation du pont des Mille-îles (Note 14)	3 938	3 735	3 490
Intérêts	315	550	390
Autres	35	5	207
TOTAL DES PRODUITS	14 354	14 879	14 188
CHARGES (Note 17)			
Entretien	93 277	68 324	72 059
Fonctionnement	5 783	5 583	5 739
Administration	10 155	11 720	10 570
Charges d'exploitation du pont international des Mille-îles (Note 14)	3 587	3 592	3 414
Provision relative aux obligations environnementales	-	5 402	27 100
TOTAL DES CHARGES	112 802	94 621	118 882
DÉFICIT AVANT LE FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL	(98 448)	(79 742)	(104 694)
Paiements de transfert (Note 13)	202 374	131 326	64 076
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	-	-	7 598
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL LIÉ AUX ACTIVITÉS	103 926	51 584	(33 020)
EXCÉDENT CUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, DÉBUT DE L'EXERCICE	52 640	27 175	60 195
Reclassement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 3)	261 080	249 472	-
EXCÉDENT CUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, FIN DE L'EXERCICE	417 646	328 231	27 175

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

État consolidé de la variation de la dette nette

pour l'exercice clos le 31 mars

(en milliers de dollars)

	Budget 2013	Réel 2013	Réel 2012
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL LIÉ AUX ACTIVITÉS	103 926	51 584	(33 020)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(126 170)	(77 198)	(44 552)
Amortissement d'immobilisations corporelles	13 242	14 520	12 743
	(9 002)	(11 094)	(64 829)
Acquisition de charges payées d'avance	(74)	(1 824)	(1 810)
Utilisation de charges payées d'avance	74	1 539	2 023
	-	(285)	213
Gains (pertes) de réévaluation nets	-	(92)	-
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(9 002)	(11 471)	(64 616)
DETTE NETTE, DÉBUT DE L'EXERCICE	(259 399)	(273 704)	(209 088)
Reclassement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 3)	261 080	249 472	-
DETTE NETTE, FIN DE L'EXERCICE	(7 321)	(35 703)	(273 704)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
État consolidé des gains et pertes de réévaluation
pour l'exercice clos le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2013
	Réel
GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION CUMULÉS, DÉBUT DE L'EXERCICE	-
Gains (pertes) non réalisés attribuables aux:	
cours du change	(240)
investissements de portefeuille	206
Montants reclassés dans l'état des résultats:	
cours du change	90
investissements de portefeuille	(148)
PERTE DE RÉÉVALUATION NET DE L'EXERCICE	(92)
PERTE DE RÉÉVALUATION CUMULÉS, FIN DE L'EXERCICE	(92)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

État consolidé des flux de trésorerie

pour l'exercice clos le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2013	2012
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Surplus (déficit) annuel lié aux activités	51 584	(33 020)
Ajustement des éléments hors trésorerie:		
Amortissement d'immobilisations corporelles	14 520	12 743
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	-	(7 598)
Oligations environnementales	5 100	27 100
Apports reportés afférents aux immobilisations	-	35 629
Pertes de réévaluation	(92)	-
Variations des éléments hors trésorerie:		
Créances	(7 846)	(9 546)
Intérêts courus à recevoir	41	56
Dépôts de clients	(2)	40
Obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation	480	452
Retenue de garantie	2 894	3 043
Créditeurs et frais à payer	15 507	3 623
Produits différés	(8)	114
Avantages sociaux futurs	75	(99)
Charges payées d'avance	(285)	(373)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT	81 968	32 164
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(77 199)	(36 954)
FLUX DE TRÉSORERIE AFFECTÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	(77 199)	(36 954)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions de placements de portefeuille	(15 295)	(2 212)
Cession de placements de portefeuille	3 116	12 075
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	(12 179)	9 863
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation (diminution) de la dette envers un partenaire gouvernemental	(648)	232
Augmentation de la facilité de crédit	-	5 000
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	(648)	5 232
AUGMENTATION (DIMINUTION) NETTE DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	(8 058)	10 305
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, DÉBUT DE L'EXERCICE	38 780	28 475
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, FIN DE L'EXERCICE	30 722	38 780

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

1. POUVOIRS ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la Société), constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société d'État inscrite à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Conformément à une directive émise par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités 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. Plus précisément, la responsabilité pour Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), de La Corporation du Pont international de la voie maritime Ltée. (CPIVM), ainsi que les opérations du pont international des Mille-Îles, ont été transférées à la Société. La responsabilité du tunnel de Melocheville et du pont Honoré-Mercier a aussi été transférée à PJCCI au même moment.

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

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

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

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

a) Mode de présentation

Les présents états financiers consolidés ont été dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCSP).

b) Mode de consolidation

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

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (suite)

c) Paiements de transfert gouvernementaux

Les paiements de transfert gouvernementaux sont comptabilisés à titre de produits lorsque le transfert est autorisé et que les critères d'admissibilité sont satisfaits, sauf dans la mesure où les stipulations entraînent une obligation qui satisfait à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés en tant que produit reporté lorsque les stipulations entraînent la création d'un passif. Les produits sont comptabilisés à l'état consolidé des résultats à mesure que les stipulations sont rencontrées. Toute portion des transferts gouvernementaux à laquelle la Société a droit, mais qu'elle n'a pas reçue est comptabilisée aux créances des ministères et organismes fédéraux.

d) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds et les placements très liquides. Les placements achetés à trois mois ou moins de l'échéance sont comptabilisés au coût.

e) Placements de portefeuille

Les placements de portefeuille sont constitués de fonds commun de placement à revenu fixe et peu risqués, des obligations du Gouvernement du Canada et des gouvernements provinciaux.

Les placements de portefeuille sont comptabilisés à la juste valeur marchande. Jusqu'à ce qu'un instrument financier soit réglé les gains et les pertes découlant de la réévaluation de la juste valeur sont comptabilisés à l'état consolidé des gains et pertes de réévaluation.

f) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements, les améliorations majeures et les coûts qui prolongent la durée de vie des actifs existants, en accroissent leur capacité, leur sécurité ou leur efficacité, ou qui visent à réduire ou prévenir la contamination de l'environnement, sont capitalisés. Les réparations et l'entretien sont imputés aux résultats où elles sont engagées.

Les montants inclus dans les projets en cours sont transférés dans la catégorie appropriée des immobilisations corporelles lorsque les travaux sont terminés. Les immobilisations corporelles provenant de parties liées sont comptabilisées à la juste valeur marchande, lorsqu'il est possible de la déterminer.

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

Ponts et routes	2 % – 10 %
Véhicules et matériel	3 % – 33 %
Bâtiments	2 % – 10 %
Pont et améliorations des infrastructures	5 % – 10 %

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars)

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (suite)

g) Avantages sociaux futurs

Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Les employés de la SPFL (société mère) et la CPIVM ont le droit d'accumuler, mais sans droit acquis, les congés de maladie prévus dans leurs conditions d'emploi. Les coûts des avantages sociaux futurs ont été comptabilisés par la société au titre des congés de maladie pour les périodes au cours desquelles les employés ont rendu des services à l'entité, en fonction de la probabilité de déboursés basée sur des données historiques.

Les employés de PJCCI ont droit à des jours de congé de maladie et à des indemnités d'accident de travail. Ainsi, les gestionnaires et les employés non syndiqués se voient verser annuellement la portion non utilisée de leurs jours de congé de maladie et ceci est une dépense courante. Les employés syndiqués accumulent les jours de congé de maladie non utilisés monnayables à leur départ de PJCCI. Le coût des avantages sociaux futurs au titre des congés de maladie sont comptabilisés au fur et à mesure qu'ils sont acquis par les employés. PJCCI comptabilise en valeur actualisée, le coût des indemnités d'accident de travail à verser lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Le passif que représentent ces avantages est comptabilisé selon les hypothèses en probabilité de départ. Ces hypothèses sont révisées annuellement.

Indemnités de départ

Les employés de la Société avaient, au préalable, des droits acquis à des indemnités précises prévues dans leurs conditions d'emploi dans le cadre d'un régime d'indemnités de départ. Le coût passé des avantages futurs au titre des indemnités de départ a été comptabilisé au cours des périodes pendant lesquelles les employés ont rendu service à l'entité et le passif est comptabilisé dans les avantages sociaux futurs. Tous les montants qui restent dus à la fin de l'exercice sont courus.

Régime de retraite

Les employés de PJCCI et CPIVM sont couverts par le Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), régime à prestations déterminées établi par la loi et parrainé par le gouvernement du Canada. Les employés et la Société doivent y verser des cotisations pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, la Société n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires à l'égard des services passés ou un déficit des carences de financement du Régime. Les cotisations sont donc comptabilisées comme charge de l'exercice au cours duquel les employés rendent les services et représentent l'obligation totale de la Société au titre des prestations de retraite.

Les employés de la SPFL (société mère) cotisent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont les employés et la société partagent le coût. Les cotisations sont portées en charge lorsque les employés ont rendu des services et elles représentent l'obligation totale de la société au titre des prestations définies. 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 salariés avant leur retraite.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (suite)

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

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

i) Obligations environnementales

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

j) Passifs éventuels

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

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (suite)

k) Comptabilisation des revenus

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

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

l) Instruments financiers

La Société détermine, évalue et gère les risques financiers afin d'en minimiser l'incidence sur ses résultats et sa situation financière. Les risques financiers sont gérés conformément à des critères précis divulgués à la note 19. La Société ne se livre pas à des opérations spéculatives et elle n'utilise pas de dérivés.

La comptabilisation des instruments financiers dépend de leurs classifications telles que présentées dans le tableau suivant :

Catégories	Instruments financiers	Évaluation
Actifs financiers	Trésorerie et équivalents de trésorerie Créances Intérêts courus à recevoir	Coût ou coût amorti
Actifs financiers	Placements de portefeuille	Juste valeur marchande
Passifs financiers	Créditeurs et frais à payer Dette envers un partenaire gouvernemental Dépôts de clients Retenues de garantie Facilité de crédit	Coût ou coût amorti

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars)

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (suite)

m) Conversion des devises

Les opérations mettant en cause des devises étrangères sont converties en dollars canadiens en fonction des taux en vigueur au moment où elles ont lieu. Les actifs et les passifs monétaires exprimés en devises étrangères sont convertis en fonction du taux en vigueur à la fin de chaque exercice. Jusqu'à ce qu'un élément soit réglé, les gains et les pertes découlant de la réévaluation à la juste valeur sont comptabilisés à l'État consolidé des gains et pertes de réévaluation. Lorsqu'un élément est réglé, les gains et les pertes sont comptabilisés à l'État consolidé des résultats.

n) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux NCSP exige à la direction d'établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants et la présentation des actifs et des passifs à la date des états financiers ainsi que sur les revenus et les charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. La durée estimative de vie utile des immobilisations corporelles, les frais à payer en raison des réparations d'entretien majeures, les réclamations reçues de fournisseurs, les avantages sociaux futurs, les obligations environnementales, les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et les éventualités sont les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations. Les résultats réels peuvent différer considérablement de ces estimations.

3. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

À compter du 1^{er} avril 2012, la Société a adopté les nouvelles normes suivantes du Manuel du NCSP:

i. Chapitre 1201 – Présentation des états financiers

Ce chapitre établit les principes généraux et les normes d'information applicables aux états financiers consolidés. Le chapitre exige que les gains et les pertes de réévaluation soient présentés dans un nouvel état. De plus, l'excédent ou le déficit cumulé est présenté comme le total de l'excédent ou du déficit cumulé lié aux activités et des gains et pertes de réévaluation accumulés. L'État consolidé de la situation financière divulgue les gains et pertes cumulés réévalués à partir du 31 mars 2013 qui auraient été auparavant classés comme excédents cumulés. Ce changement a été adopté de façon prospective selon les dispositions transitoires.

ii. Chapitre 2601 – Conversion des devises

Ce chapitre exige que les gains et pertes de réévaluation portant sur la conversion des devises soient comptabilisés dans un nouvel État consolidé des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que l'instrument financier soit réglé. Le gain et la perte cumulés de réévaluation sont alors comptabilisés à l'État consolidé des résultats.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

3. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES (suite)

iii. Chapitre 3041 – Placements de portefeuille

Ce chapitre établit les normes régissant la façon de comptabiliser les placements de portefeuille et d'en faire rapport dans les états financiers du secteur public. L'adoption de ce chapitre a requis une reclassification des investissements à court terme de 15 433 \$ (2012 – 3 343 \$) à des placements de portefeuille sur l'État consolidé de la situation financière.

iv. Chapitre 3410 – Paiements de transfert

Ce chapitre détermine l'orientation des normes relatives à la comptabilisation et à la présentation des paiements de transfert établis dans l'optique d'un cédant et d'un bénéficiaire. La Société a choisi d'adopter ce chapitre de façon rétroactive sans redressement. L'adoption de cette nouvelle norme a eu un effet sur les résultats d'exploitation et sur la situation financière de la Société, car la comptabilisation et la présentation des crédits parlementaires reliés aux immobilisations ont été modifiées. Le 1er avril 2012, le financement reporté d'immobilisations de 249 M\$ a été reclassé de l'état consolidé de la situation financière à l'excédent cumulé.

v. Chapitre 3450 – Instruments financiers

Ce chapitre détermine l'orientation de la comptabilisation, de l'évaluation et de la divulgation des actifs financiers, des passifs financiers, ainsi que des dérivés non financiers. Les montants comparatifs sont présentés conformément aux conventions comptables appliquées par la Société immédiatement avant son adoption. L'adoption de ce chapitre n'a pas eu d'effet sur les résultats des activités ni sur la situation financière de la Société à l'exception de divulgation additionnelle dans les notes.

4. PLACEMENTS DE PORTEFEUILLE

	2013		2012	
	<u>Valeur comptable</u>	<u>Valeur marchande</u>	<u>Valeur comptable</u>	<u>Valeur marchande</u>
Certificats de dépôt	5 587	5 604	3 323	3 323
Obligations du gouvernement du Canada	3 559	3 556	-	-
Obligations des gouvernements provinciaux	2 338	2 318	-	-
Autres	3 980	4 044	-	-
	15 464	15 522	3 323	3 323

5. MONTANT DÛ À UN PARTENAIRE GOUVERNEMENTAL

Le montant dû à la St. Lawrence Seaway Development Corporation, partenaire gouvernemental, porte intérêt à un taux qui varie de 1,34 % à 1,86 % (1,25 % à 1,95 % en 2012) et est exigible sur demande. La valeur comptable équivaut approximativement à sa juste valeur.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

6. RETENUES DE GARANTIES

La Société retient temporairement un montant total dû des entrepreneurs afin de garantir que ces derniers s'acquitteront de leurs obligations qui portent sur la garantie, la rectification et la correction des déficiences, vices et malfaçons des travaux réalisés. Les contrats prévoient que la Société paie les retenues et l'intérêt applicable à la fin de la période de garantie. Ces retenues sont applicables à des travaux en cours sur le pont Honoré-Mercier, le pont Champlain, d'autres ouvrages à Montréal, ainsi que sur le pont du chenal nord à Cornwall.

7. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

a) Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Avant le 1er janvier 2012, la Société offrait à ses employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. Cet avantage a été supprimé l'année précédente à la SPFL et à la CPIVM. Les montants dus seront payés au moment de la cessation d'emploi. Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés. Les indemnités de départ courues de PJCCI devraient être payées à même les crédits parlementaires au moment requis du paiement.

Les employés de la SPFL (société mère) et de la CPIVM accumulent aussi des congés de maladie sans droits acquis. Les employés syndiqués de la PJCCI accumulent des congés de maladie avec droits acquis. PJCCI comptabilise également pour les avantages postérieurs à l'emploi relatif aux accidents de travail au moment qu'un accident survient.

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

	2013	2012
Solde, début de l'exercice	1 271	1 370
Coût des services rendus au cours de la période	858	160
Indemnités payées	(783)	(259)
Solde, fin de l'exercice	1 346	1 271

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars)

7. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

b) Prestations de retraite

Selon le Régime de pension de retraite de la fonction publique, le président du Conseil du Trésor du Canada a basé les contributions requises de l'employeur sur un multiple de la cotisation requise des employés. Le taux général de cotisation en vigueur à la fin de l'exercice s'établissait à 6,85 % (6,2 % en 2012) pour PJCCI et la CPIVM pour les employés embauchés avant le 1er janvier 2013 et à 6,27 % pour les autres employés.

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

Les employés de la SPFL (société mère) participent à un régime à cotisations déterminées. Le taux effectif de contribution de l'employeur s'établissait à 14,2 % (12,5 % en 2012).

Les contributions totales de l'employeur, qui s'élevaient à 1,3 M\$ (1,1 M\$ en 2012), ont été comptabilisées comme charge de l'exercice en cours.

8. OBLIGATION ENVIRONNEMENTALE

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

Le dossier environnemental prioritaire pour la Société porte sur le terrain situé dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal (secteur du Technoparc). Le terrain géré par PJCCI depuis 1978 est situé sur une partie d'un ancien site d'enfouissement exploité par la Ville de Montréal entre 1866 et 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. Depuis 2003, PJCCI a effectué des études et des tests de toxicité des eaux souterraines des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des taux de toxicité des eaux souterraines qui contrevient à la *Loi sur les pêches*.

Des études de faisabilité ont également été réalisées afin de déterminer les mesures d'atténuation qui s'imposent. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, on cherche actuellement une solution intégrée au problème environnemental de ce site. Ce site est divisé en deux portions : soit le secteur est et le secteur ouest.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

8. OBLIGATION ENVIRONNEMENTALE (suite)

L'estimation du passif est fondée sur deux études préliminaires portant sur les secteurs est et ouest des terrains et des hypothèses qui sont révisées annuellement. L'étude d'avant-projet sommaire pour le secteur est relève que la portion des coûts actualisés estimatifs totaux pour les mesures de confinement pourrait varier de 24,9 M\$ à 74,4 M\$ (21,0 M\$ à 63,0 M\$ en 2012). L'évaluation des coûts de décontamination du secteur ouest a établi que la part des coûts actualisés estimatifs totaux qui reviendrait à PJCCI pourrait varier de 21,1 M\$ à 31,5 M\$ (17,4 M\$ à 26,2 M\$ en 2012). Au 31 mars 2013, la méthode de gestion de projet n'était pas encore déterminée et les négociations avec d'autres propriétaires se poursuivent. PJCCI a estimé que le coût total du projet se situera à l'extrémité inférieure des deux plages, ce qui représenterait un coût actualisé total de 33,2 M\$ (28,1 M\$ en 2012).

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

- Le total des flux de trésorerie estimés non actualisés nécessaires pour régler le passif au 31 mars 2013 varie de 16,5 M\$ à 49,4 M\$ pour le secteur est (13,7 M\$ et 41,1 M\$ en 2012) et de 16,7 M\$ à 24,9 M\$ (14,4 M\$ et 21,6 M\$ en 2012) pour le secteur ouest.
- La part des coûts des secteurs est et ouest prise en charge par la Société s'établira au tiers et à la moitié respectivement.
- Le projet du secteur est débutera en 2018 par la construction d'un écran d'étanchéité et d'un système de pompage et de traitement à plus long terme et les activités de décontamination suivront et s'étendront sur 25 ans.
- Le projet du secteur ouest débutera en 2014 par la construction d'un écran d'étanchéité et d'une usine de décontamination. Environ la moitié du coût de l'usine sera répartie sur une quinzaine d'années environ.

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

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

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

La Société a entrepris la construction d'un nouveau pont à travée basse du chenal Nord à Cornwall. Elle prévoit ensuite démolir le pont actuel après la mise en service du nouveau pont. Une immobilisation et une obligation afférente liée à sa mise hors service ont été comptabilisées pour les coûts associés à la démolition du pont actuel. L'estimation des coûts de l'obligation liée à la mise hors service de cette immobilisation dépend des devis d'ingénierie relatifs au moment pertinent, de l'inflation, de l'état du site, de la disponibilité d'un effectif spécialisé et des prix des produits de base pour le recyclage des matériaux. Les flux de trésorerie estimatifs de 17,1 M\$ nécessaires pour régler l'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation ont été actualisés à un taux d'intérêt sans risque rajusté selon la solvabilité qui se situe entre 2,92 % et 3,04 %.

Conformément à l'échéancier actuel du projet, des paiements en espèces pour l'aliénation de l'actuel pont du chenal nord devraient être effectués en 2014 et en 2015. Ces flux de trésorerie seront financés par les paiements de transfert gouvernementaux à recevoir au moment de la démolition.

	2013	2012
Solde, début de l'exercice	15 885	15 433
Charge de désactualisation	480	452
Solde, fin de l'exercice	16 365	15 885

10. FACILITÉ DE CRÉDIT

La SPRSM a obtenu, d'une grande banque canadienne, une facilité de crédit à terme non renouvelable totalisant 5,0 M\$. Le ministre des Finances a approuvé les conditions de la transaction et le Gouverneur en conseil a approuvé le Plan d'entreprise de la SPFL (société mère), conformément à l'article 127 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La facilité de crédit sert à financer l'acquisition de propriétés dans le cadre du projet de réfection de l'esplanade canadienne du pont international à Sault Ste. Marie.

Le 14 mars 2013, les modalités de paiement pour la facilité ont été convenues avec des paiements mensuels de 28 438 \$ sur une période de vingt ans, à un taux d'intérêt de 3,28 % ayant un terme de cinq ans. Cette facilité de crédit sera remboursée à même l'excédent des produits des péages.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et matériel	Édifices	Amélioration de ponts et d'infrastructures	Projets en cours	Obligation liée à la mise hors service	Total
Coût								
1 ^{er} avril 2011	8 611	323 330	8 448	5 726	1 109	79 383	15 171	441 779
Acquisitions	-	10 031	622	371	-	33 788	-	44 812
Aliénations	-	-	(54)	-	-	-	-	(54)
Transferts	-	71 501	-	-	-	(71 501)	-	-
31 mars 2012	8 611	404 862	9 016	6 097	1 109	41 670	15 171	486 537
Acquisitions	2 298	11 949	719	42	-	62 191	-	77 199
Aliénations	-	-	(69)	-	-	-	-	(69)
Transferts	-	7 681	-	-	-	(7 681)	-	-
31 mars 2013	10 909	424 492	9 666	6 139	1 109	96 180	15 171	563 667
Amortissement cumulé								
1 ^{er} avril 2011	-	160 714	6 145	3 600	1 109	-	1 924	173 492
Amortissement	-	8 853	402	184	-	-	3 312	12 752
Aliénations	-	-	(54)	-	-	-	-	(54)
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
31 mars 2012	-	169 567	6 494	3 785	1 109	-	5 236	186 190
Amortissement	-	10 616	453	139	-	-	3 312	14 520
Aliénations	-	-	(68)	-	-	-	-	(68)
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
31 mars 2013	-	180 183	6 879	3 924	1 109	-	8 548	200 642
Valeur comptable nette								
31 mars 2012	8 611	235 295	2 523	2 313	-	41 670	9 935	300 347
31 mars 2013	10 909	244 309	2 788	2 216	-	96 180	6 623	363 025

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

12. CAPITAL ACTIONS

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

13. PAIEMENTS DE TRANSFERTS

	2013	2012
Paiements de transferts reçus ou recevables pour :		
SPFL Pont du chenal nord	15 459	-
PJCCI Opérations régulières	58 744	64 076
PJCCI Réfection du pont Honoré-Mercier	2 308	-
PJCCI Programme d'entretien majeur du pont Champlain	21 795	-
PJCCI Construction du pont-jetée temporaire de l'Île des Sœurs	1 555	-
PJCCI Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux	302	-
PJCCI Autres projets d'immobilisations	30 121	-
SPRSM Réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie	1 042	-
Paiements de transferts approuvés et comptabilisés au cours de l'exercice	131 326	64 076

14. PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

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

15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

La Société a des obligations contractuelles qui portent principalement sur les services policiers, des réparations majeures, des contrats d'approvisionnement, des contrats d'entretien, des ententes pour services professionnels, acquisitions de terrains et des contrats de location qui totalisent 95,6 M\$ (134,3 M\$ en 2012). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2014	74 355 \$
2015	9 529
2016	6 781
2017	3 999
2018 et exercices subséquents	935

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

16. ÉVENTUALITÉS

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

Le 15 mai 2012, PJCCI a reçu d'un entrepreneur une demande portant sur des travaux effectués pour son compte et celui d'un associé, qui ont partagé les dépenses. Cette demande porte principalement sur des retards du projet et le retrait de certains travaux. La Société et son partenaire ont convenu avec l'entrepreneur d'un règlement de la réclamation au montant de 8,4 M\$. PJCCI a comptabilisé un montant reflétant sa meilleure estimation de sa quote-part suite à des discussions avec son partenaire. Dans le cadre du même projet, PJCCI a déposé le 23 novembre 2012, auprès de son partenaire, une réclamation pour des coûts supplémentaires encourus et découlant de décisions dudit partenaire. Étant donné la complexité des enjeux, pour le moment, la direction de PJCCI ne peut estimer les répercussions financières de cette demande.

17. CHARGES PAR NATURE

	2013	2012
Réparations et entretien	50 661	56 141
Provision relative aux obligations environnementales	5 402	27 100
Amortissement	14 520	12 743
Salaires et avantages sociaux des employés	11 987	10 364
Biens et services	5 822	7 169
Services professionnels	6 229	5 365
	94 621	118 882

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée, par voie de propriété commune, à tous les organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces opérations sont évaluées à leur juste valeur.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Juste valeur

La valeur comptable des instruments financiers de la Société équivaut approximativement à leur juste valeur. Les instruments financiers mesurés à la juste valeur qu'il faut classer dans la structure de la juste valeur sont composés de placements détenus par la Société au 31 mars 2013 et 2012. Ils sont classés comme instruments de niveau 1, car leur évaluation peut être fondée sur les cours, cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

b) Risque de crédit

Le risque de crédit s'entend du risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société est assujettie au risque de crédit pour ce qui est de sa trésorerie, ses équivalents de trésorerie, ses placements en portefeuille, ses créances et ses intérêts courus à recevoir. La Société gère ce risque en traitant uniquement avec des membres de l'Association canadienne des paiements ou le gouvernement et en surveillant de près l'attribution de crédit et le recouvrement en ce qui concerne les clients commerciaux. En règle générale, la valeur comptable présentée dans l'État consolidé de la situation financière de la Société en ce qui a trait à ses actifs financiers exposés au risque de crédit, déduction faite de toute provision pour pertes, représente le montant maximal exposé au risque de crédit. Le risque de crédit de la Société n'est pas un risque important.

Le risque de crédit associé à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et aux placements en portefeuille est réduit au minimum en s'assurant que les excédents de trésorerie sont investis dans des investissements très liquides. La politique de la société prévoit que les excédents de trésorerie sont investis dans des effets à faible risque d'une catégorie d'investissement « A » ou équivalents. Le risque de crédit associé aux créances est réduit au minimum puisqu'un bon nombre de ceux-ci représente des montants à recevoir des ministères fédéraux et provinciaux et sont payables en général en 90 jours. Au 31 mars 2013, les montants à recevoir des ministères fédéraux et provinciaux représentaient 81 % du montant total exigible (86 % en 2012).

c) Risque de liquidité

Le risque de liquidité s'entend du risque que la Société ne soit pas en mesure de respecter ses obligations à leur échéance. La Société gère le risque en établissant des budgets et des estimations détaillées de la trésorerie associées à ses activités, et en assurant un suivi régulier. Le risque de liquidité est faible étant donné que la Société est financée en majeure partie par le gouvernement du Canada et que les emprunts sont limités à une facilité de crédit de 5 M\$.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Les échéances des passifs financiers de la Société sont les suivantes, selon les estimations :

	Moins de 90 jours	90 jours à un an	Plus d'un an	Total
Créditeurs et frais à payer	40 109 \$	11 \$	-	40 120 \$
Dette envers un partenaire gouvernemental	-	292	1 135	1 427
Dépôts de clients	38	-	100	138
Retenue de garantie	2 067	4 377	1 758	8 202
Facilité de crédit	44	133	4 823	5 000
Revenus reportés	413	156	33	602

d) Risque de marché

Le risque de marché s'entend du risque qu'il y ait un impact sur les résultats suite à un changement dans les conditions du marché, par exemple une fluctuation dans les taux de change des devises étrangères et des taux d'intérêt.

La Société est assujettie au risque de taux d'intérêt sur ses placements. Pour réduire ce risque au minimum, la Société doit, conformément à sa politique de placement, investir la trésorerie excédentaire dans des instruments très liquides et à faible risque. Si les taux d'intérêt avaient varié de 1 % au cours de l'exercice, les revenus d'intérêts sur la trésorerie auraient varié d'environ 324 000 \$ (308 000 \$ en 2012).

Certains placements de portefeuille et le montant à payer au partenaire du gouvernement portent intérêt à un taux fixe et la Société est donc exposée au risque de variations de la juste valeur découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Une variation de 1 % des taux d'intérêt au 31 mars 2013 n'est pas importante.

Certains placements de portefeuille incluent aussi les obligations du gouvernement du Canada et des gouvernements provinciaux à un taux d'intérêt fixe dont l'échéance moyenne s'établit à 9.5 ans (nil en 2012). Les fluctuations des taux d'intérêt des marchés ont une incidence indirecte sur ces placements. Ces fluctuations n'auraient toutefois aucun effet sur le revenu d'intérêt que la Société tire des placements de portefeuille.

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

La Société est assujettie au risque de change sur les péages perçus en dollars américains aux passages internationaux. Une variation de 1 % du taux de change moyen au cours de l'exercice n'est pas importante. La Société gère ce risque en ajustant périodiquement les taux des péages américains par rapport aux taux canadiens et vice versa, et en convertissant les soldes de comptes bancaires américains en dollars canadiens, le cas échéant. La gestion a évalué le risque de change de la Société et a déterminé qu'il n'est pas important.

20. PARTICIPATION DANS UN PARTENARIAT GOUVERNEMENTAL – CPIVM

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

	2013	2012
Actifs financiers	2 042	3 326
Passif	2 180	3 519
Dette nette	138	193
Actifs non financiers	142	197
Excédent accumulé (déficit)	4	4
Exploitation		
Revenus	2 062	2 055
Charges	1 456	1 511
Part de SPFL de l'excédent annuel d'un partenariat gouvernemental	606	544
Flux de trésorerie		
Activités d'exploitation	519	769
Activités de placement	481	(262)
Activités financières	(1 603)	(228)
Activités d'immobilisations	-	23

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

21. FINANCIÈRES COMPARABLES

Données financières comparables ont été reclassées afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour de l'exercice en cours.

ANNEXE A

RAPPORT SUR LE RENDEMENT 2012-2013

Activité 1 – Gestion et exploitation

Cette activité comprend la direction quotidienne et le contrôle des opérations de tous les ponts et structures associées de la SPFL, y compris les travaux cycliques d'entretien et de réparation pour maintenir la sécurité de ces biens et les activités productives de recettes.

Paramètres de rendement en 2012-2013	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
1. Assurer la sécurité des ponts de l'ensemble du portefeuille en poursuivant l'examen des rapports d'inspection et faisant rapport des secteurs à haut risque.	Production de rapports sur les résultats du programme d'inspection	2012-2013	Atteint – Toutes les inspections ont été terminées à temps
	Rencontres conjointes et rapports officiels sur les risques d'actifs dans le cadre du GRE de la SPFL	2012-2013	Atteint – Secteurs à haut risque à Montréal pour les ponts Jacques-Cartier, Champlain et de l'île des Sœurs en plus du corridor du pont Champlain incluant l'autoroute Bonaventure
2. Garder les interlocuteurs et les usagers du pont bien au courant de la situation des travaux et des perturbations qui en découlent pour la circulation en utilisant les médias sociaux et d'autres moyens de communication.	Statistiques sur le nombre d'abonnés et de visiteurs des sites	Une fois par année	Atteint – Visiteurs individuels – 289 823 Nombre total de visiteurs – 456 030
3. Produire des rapports sur des innovations ou des technologies nouvelles utilisées dans le cadre de grands projets	Types de résultats d'innovations ou de technologies utilisées	Une fois par année	Atteint – Les ingénieurs de la SPFL sont membres du conseil d'administration de la Société canadienne de génie civil et du Comité technique de l'Association canadienne de normalisation Nouveau PCN à Cornwall : <ul style="list-style-type: none"> adaptation des technologies du béton haute performance (BHP) conçu par le Conseil national de recherches du Canada, et usage de produits d'armature en fibre de verre (PAFV) combinés pour prolonger le cycle de vie du pont utilisation de la surveillance par satellite pour détecter des mouvements différentiels des assises et des surfaces du tablier Ponts intérieurs : <ul style="list-style-type: none"> la surveillance par satellite est aussi utilisée au pont Champlain à Montréal, en plus de l'achat d'instruments de pointe qui se poursuit afin de surveiller des parties critiques du pont des évaluations structurelles de la travée du pont Jacques-Cartier, incluant l'évaluation des raccords et plaques de gousset à l'aide d'instruments de pointe
4. Demander l'approbation d'un financement à long terme afin de contrer les risques majeurs pour les ponts intérieurs et structures connexes à Montréal.	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI	2013-2014	Activité continue – Le financement pour le pont-jeté temporaire de l'île des Sœurs a été annoncé dans le budget 2013 et les besoins de financement à venir ont été identifiés et sont à l'étude Le besoin d'un financement sur 10 ans pour l'ensemble des structures (15 ans dans le cas du projet du Technoparc) a été transmis à TC pour évaluation par le gouvernement
5. Assurer la sécurité du PCN existant à Cornwall, pendant la construction du nouveau pont.	Exécution du plan de travail en fonction d'une inspection annuelle et d'un examen opérationnel	2012-2014	Atteint – La SPFL et la CPIVM continueront d'exploiter et d'entretenir le pont existant jusqu'à ce que le trafic soit réacheminé vers la nouvelle structure. Les mesures de sécurité et de fonctionnalité des ponts se poursuivent

Activité 2 – Construction et réfection

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

Paramètres de rendement en 2012-2013	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
1. Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de budget.	PCN – 74,8 M\$	2011-2016	Atteint – Le budget et le calendrier sont respectés et le projet devrait être terminé en 2015-2016.
	Pont Honoré-Mercier – 135 M\$	2012-2013	Atteint en partie – Les travaux se poursuivent sur la partie fédérale du pont avec un certain retard pour la section relevant de Québec. Le contrat A (dans sa première version) est terminé. Québec a demandé que des réparations importantes soient ajoutées au contrat A. Le renforcement de la section sous l'autorité de PJCCI a débuté en 2012-2013. Le contrat B implique la production de panneaux de remplacement de tablier. 66% de ces panneaux ont été fabriqués et sont installés par le Mohawk Bridge Consortium dans le cadre du contrat A.
	Réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie - 51,6 M\$	2012-2018	Atteint en partie – Le projet a pris du retard parce que l'acquisition de propriétés prend du temps. Le travail de conception est presque terminé et un montant additionnel de 7,3 M\$ a été obtenu du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers en mars 2013. La date d'achèvement du projet a été révisée à 2017-2018.
2. Faire approuver le projet et obtenir le financement nécessaire pour la construction et les coûts continus des installations de l'ASFC à Cornwall	Décision de l'ASFC sur l'emplacement	2012-2013	Atteint en partie – La SPFL collabore avec l'ASFC et TC pour déterminer les options, les autorisations et le financement nécessaires afin de déménager les installations temporaires pour les harmoniser avec l'ouverture du nouveau PCN.
	Autorisations accordées et financement affecté	2013-2014	
3. Examiner les occasions de production de recettes pour aider à financer les besoins en investissements à long terme.	Passages internationaux – revoir avec les partenaires des États-Unis	Une fois par année	Atteint – Augmentations des péages a eu lieu au pont des Mille-Îles en janvier 2013. Tous les tarifs des péages des ponts internationaux sont revus suivant un cycle.
	Analyse financière et documents d'appui à soumettre au gouvernement dans le cadre de son étude du financement pour Montréal	2012-2013	Atteint.
4. Élaborer un plan d'entreprise à soumettre au gouvernement pour la réfection de l'installation de l'ASFC aux Mille-Îles.	Présentation du plan d'entreprise au gouvernement pour analyse.)	2012-2013	Atteint – Plan d'investissement Par-delà la frontière annoncé par le ministre de TC. La SPFL et l'ASFC se sont entendue sur un plan de projet et un concept comportant un budget estimé à 60 M\$. La SPFL travaille conjointement avec TC afin d'obtenir des autorisations de financement pour le projet.

Activité 3 – Services internes

Les Services internes à la SPFL sont des groupes d'activités liées et de ressources qui appuient les besoins des programmes et les autres obligations de la Société. Ces services comprennent la gouvernance, le soutien de la direction, et les services de gestion des ressources, comme les finances, la planification stratégique et les rapports, les communications et les relations humaines.

Paramètres de rendement en 2012-2013	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
1 Satisfaire à toutes les exigences relatives aux rapports prévues dans la loi et les règlements.	Terminer la conversion aux normes comptables pour le secteur public (NCSP).	2012-2013	Atteint
	Nombre de rapports satisfaisant aux exigences qui sont produits à temps	Une fois par année	Atteint – Rapport annuel, Rapport sur la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> , Rapport sur la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> , Rapport sur les langues officielles, Rapport multiculturel, Rapport sur les carburants de remplacement, divers rapports des sociétés d'État, Plan d'entreprise
	Faire rapport de l'avancement du plan de vérification interne.	2012-2013	Atteint – Les trois vérifications internes ont été réalisées. <ol style="list-style-type: none"> 1. Vérification interne de l'entente de coentreprise conclue entre la SPFL et la St Lawrence Seaway Development Corporation 2. Vérification interne et vérification d'attestation de la qualité du cadre de contrôle budgétaire 3. Vérification interne de l'entente portant sur l'exploitation du segment canadien du pont des Mille-Îles entre la SPFL et l'administration du pont des Mille-Îles (TIBA)
2. Terminer l'élaboration du cadre de gestion du risque d'entreprise.	Cadre de GRE approuvé par le Conseil d'administration de la SPFL	2012-2013	Atteint – Processus de GRE et profil de risque de la Société complétés et approuvés

ANNEXE B

SOMMAIRE FINANCIER DES FILIALES DE LA SPFL

Sommaire Financier de la CPIVM Exercice se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)	2013	2012
État des résultats		
Produits		
Péages	3 890	3 859
Baux et permis	134	159
Intérêt	74	76
Autre	27	16
	4 124	4 110
Charges		
Entretien	973	1 048
Fonctionnement	1 051	1 052
Administration	887	922
	2 911	3 022
Excédent annuel lié aux activités	1 213	1 088
État de la situation financière		
Actifs financiers	4 084	6 652
Passifs	4 359	7 038
Dette nette	275	386
Actifs non-financiers	283	394
Excédent cumulé	8	8
État des flux de trésorie		
Activités de fonctionnement	1 037	1 538
Activités d'immobilisations	(1)	(46)
Activités d'investissement	962	(523)
Activités de financement	(3 206)	(457)
Augmentation (réduction) de la trésorerie	(1 207)	512

Sommaire Financier de la SPRSM Exercice se terminant le 31 décembre

(en milliers de dollars)	2012	2011
État des résultats		
Produits		
Péages	3 770	3 625
Baux et permis	256	226
Intérêt	78	39
Autre	308	95
	4 412	3 985
Charges		
Entretien	1 909	1 480
Fonctionnement	898	828
Administration	1 114	1 252
	3 921	3 560
Excédent annuel avant le financement public	491	425
Crédit parlementaire	1 575	-
Amortissement de l'aide en capital reportée	-	58
Excédent annuel lié aux activités	2 066	483
État de la situation financière		
Actifs financiers	9 672	4 391
Passifs	6 481	4 201
Dette nette	3 191	190
Actifs non-financiers	11 824	10 318
Excédent cumulé	15 015	10 508
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	2 907	558
Activités d'immobilisations	(2 081)	(1 172)
Activités d'investissement	(2 527)	144
Activités de financement	5 000	1 227
Augmentation de la trésorerie	3 299	757

Sommaire financier de PJCCI - Exercice se terminant le 31 mars

(en milliers de dollars)	2013	2012
État des résultats		
Revenus		
Baux et permis	834	808
Intérêts	241	152
Autres sources	12	34
	1 087	994
Charges		
Entretien	60 840	63 124
Fonctionnement	3 988	3 920
Administration	6 920	6 640
Provision relative aux obligations environnementales	5 402	27 100
	77 150	100 784
Deficit avant le financement public	(76 063)	(99 790)
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	58 744	64 076
Crédit parlementaire pour les immobilisations	56 081	-
Financement de la société mère	2 637	2 585
Amortissement de l'aide en capital reportée	-	7 540
Excédent (déficit) annuel lié aux activités	41 399	(25 589)
État de la situation financière		
Actifs financiers	45 103	28 492
Passifs	76 747	280 824
Dette nette	(31 644)	(252 332)
Actifs non-financiers	289 966	242 182
Excédent cumulé	258 322	(10 150)
État des flux de trésorerie		
Activités de fonctionnement	63 816	24 307
Activités d'immobilisations	(57 313)	(25 858)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	6 502	(1 551)

ANNEXE C

CONSEIL D'ADMINISTRATION, PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (AU 31 MARS 2013)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Vacant
Président

Deborah Tropea
Vice-présidente

Connie Graham
Administrateur

Jim Durrell
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Vice-président, Affaires juridiques, et secrétaire de la Société

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

Natalie Kinloch
Chef des services financiers et administratifs

André Girard
Vice-Président, Communications

Vacant
Directeur, Services administratifs, et trésorier

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et construction

Pierre Rochon
Directeur, Planification stratégique et politiques

COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Deborah Tropea
Présidente

Jim Durrell
Administrateur

Connie Graham
Administrateur

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (AU 31 MARS 2013)**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Paul Kefalas
Président

Denise Hébert
Vice-présidente

Yvon Bourget
Administrateur

Serge Martel
Administrateur et secrétaire

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Glen P. Carlin
Dirrecteur général

Claude Lachance
Directeur principal, Administration

Sylvie Lefebvre
Avocate-conseil

Steve Tselios
Directeur principal, ingénierie

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**COMITÉ DE VÉRIFICATION**

Denise Hébert
Président

Yvon Bourget
Membre

Serge Martel
Membre

COMITÉ DE GOUVERNANCE

Paul Kefalas
Président

Yvon Bourget
Membre

Denise Hébert
Membre

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

Yvon Bourget
Président

Paul Kefalas
Membre

Denise Hébert
Observateur

Serge Martel
Observateur

**COMITÉ DE SUIVI POUR LE PROJET DE PONT-JETÉE
TEMPORAIRE À L'ÎLE DES SŒURS**

Yvon Bourget
Président

Paul Kefalas
Membre

Denise Hébert
Observateur

Serge Martel
Observateur

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Denise Hébert
Président

Serge Martel
Membre

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

(AU 31 MARS 2013)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

James McIntyre
Président

Alexander Harry
Vice-président

Lorie Bottos
Administrateur et secrétaire-trésorier

Micheline Dubé
Administrateur

Helen Gillespie
Administrateur

Richard Talvitie
Administrateur

Glenn W. Hewus
Administrateur

Vacant
Administrateur

Vacant
Administrateur

COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante

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

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Helen Gillespie
Administrateur

Glenn W. Hewus
Administrateur

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE. (AU 31 MARS 2013)**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Micheline Dubé
Présidente et administratrice

Salvatore Pisani
Vice-président et administrateur

Thomas Lavigne
Administrateur

Roger Forgues
Administrateur

Carrie-Mann Lavigne
Administrateur

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Administrateur

André Poirier
Administrateur

Marsha Sienkiewicz
Administrateur

PRINCIPAUX DIRIGEANTS ET HAUTE DIRECTION

Hendrik H. Saaltink
Directeur général

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

Carrie Mann-Lavigne
Avocate générale adjointe

Roger Forgues
Trésorier

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**COMITÉ DE GESTION**

Micheline Dubé
Présidente

Salvatore Pisani
Membre

Roger Forgues
Membre

Carrie Mann-Lavigne
Membre

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Roger Forgues
Président

Marsha Sienkiewicz
Membre

Vacant
Membre

Jacques E. Pigeon, Q.C.
Membre

COMITÉ DE SÉCURITÉ

André Poirier
Président

Micheline Dubé
Membre

Salvatore Pisani
Membre

ANNEXE D – LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAP	ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMMES
ASFC	AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA
BVG	BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA
CGVMSL	CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
CPIVM	CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME LTÉE
ESO	EXAMEN STRATÉGIQUE ET OPÉRATIONNEL
IBA	INTERNATIONAL BRIDGE ADMINISTRATION (ÉTAT DU MICHIGAN)
ICCA	INSTITUT CANADIEN DES COMPTABLES AGRÉÉS
LCSA	LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS
LGFP	LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES
LPTI	LOI SUR LES PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX
MDOT	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ÉTAT DU MICHIGAN (MICHIGAN DEPARTMENT OF TRANSPORTATION)
MTQ	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
NCSP	NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC
PASCF	PLAN D'ACTION POUR LES SITES CONTAMINÉS FÉDÉRAUX
PJCCI	LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
PD	PREMIÈRE DIRIGEANTE
SCT	SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR
SLSDC	ST. LAWRENCE SEAWAY DEVELOPMENT CORPORATION
SPFL	SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
SPRSM	SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE
SSMBA	SAULT STE. MARIE BRIDGE AUTHORITY
TIBA	THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY (ÉTAT DE NEW YORK)

BUREAUX DE LA SOCIÉTÉ

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

555, rue Metcalfe, bureau 1210
 Ottawa (Ontario) K1P 6L5
 Téléphone : (613) 993-6880
 Télécopieur : (613) 993-6945

www.pontsfederaux.ca / info@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

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

Téléphone : (450) 651-8771
 Télécopieur : (450) 677-6912
www.pjcci.ca / info@pjcci.ca

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

C.P. 83
 Cornwall (Ontario) K6H 5T7
 Téléphone : (613) 932-5113

Telephone: (613) 932-6601
 Fax: (613) 932-9086
www.sibc.ca / hsaaltink@sibc.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

C.P. 10
 Lansdowne (Ontario) K0E 1L0

Téléphone : (315) 482-2501
 Télécopieur : (315) 482-5925
www.tibridge.com

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

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

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

BLOGUES

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