La Société des ponts fédéraux Limitée Sommaire du Plan d'entreprise

2013-2014 à 2017-2018

Budget d'exploitation 2013-2014

Budget d'immobilisations 2013-2014

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Profil d'entreprise 3

2.0 Gouvernance et responsabilités 7

3.0 Contexte opérationnel, risques et enjeux stratégiques 9

4.0 Objectifs, activités, stratégies et paramètres de rendement 13

5.0 États financiers consolidés pro forma de la SPFL 18

6.0 Budgets de fonctionnement et d' immobilisations 22

Annexes 24

Annexe A –Examen de rendement du plan d'entreprise de 2012-2013 èa 2016-2017 25

Annexe B – AAP et description du modèle logique de la SPFL 28

Annexe C – Liste des abréviations 29

1.0 PROFIL D'ENTREPRISE

1.1 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.

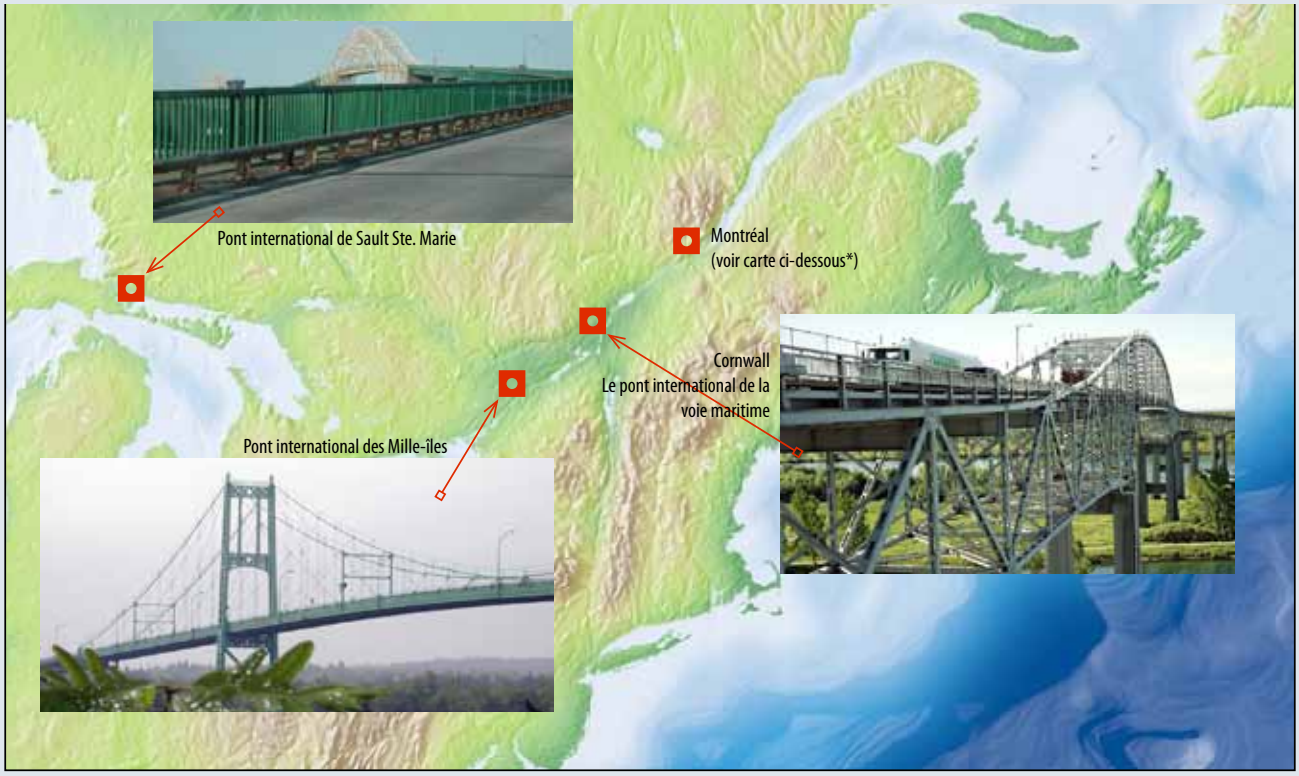
1.2 Qui sommes-nous

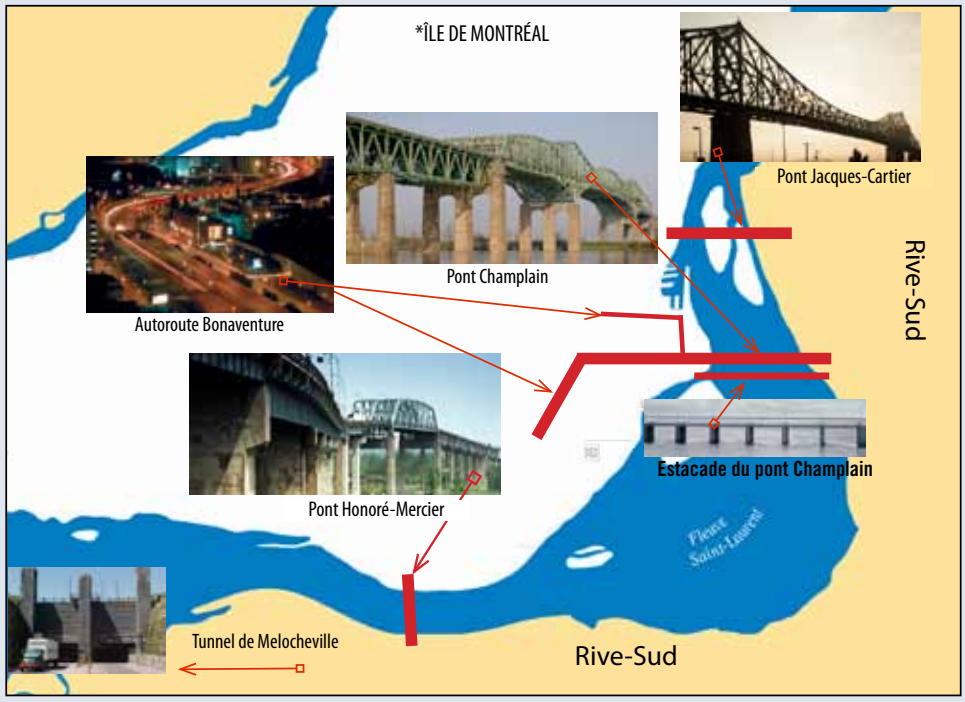
La SPFL est une société d'État mandataire mère qui figure dans l'annexe III-I de la *Loi sur la gestion des finances publiques (*LGFP) et qui a été constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA). Elle opère indépendamment du gouvernement fédéral. À titre de société d'État, la SPFL est assujettie au régime de responsabilité exposé dans la partie X de la LGFP. Elle se rapporte au parlement par le biais du ministre des Transports qui est responsable de la société, incluant des dispositions sur des directives de politiques et la préparation de réponses à des questions posées au parlement au sujet des activités de la SPFL. 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. 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.
2. Cornwall : responsable de la gestion de la traverse internationale incluant le pont du chenal nord (PCN), la route internationale et le pont du chenal sud (PCS). 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.
3. 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.
4. 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.

1.3 Carte des structures

La carte ci-dessous fournit une représentation visuelle de l'emplacement géographique de chacune des structures de la SPFL en Ontario et au Québec.





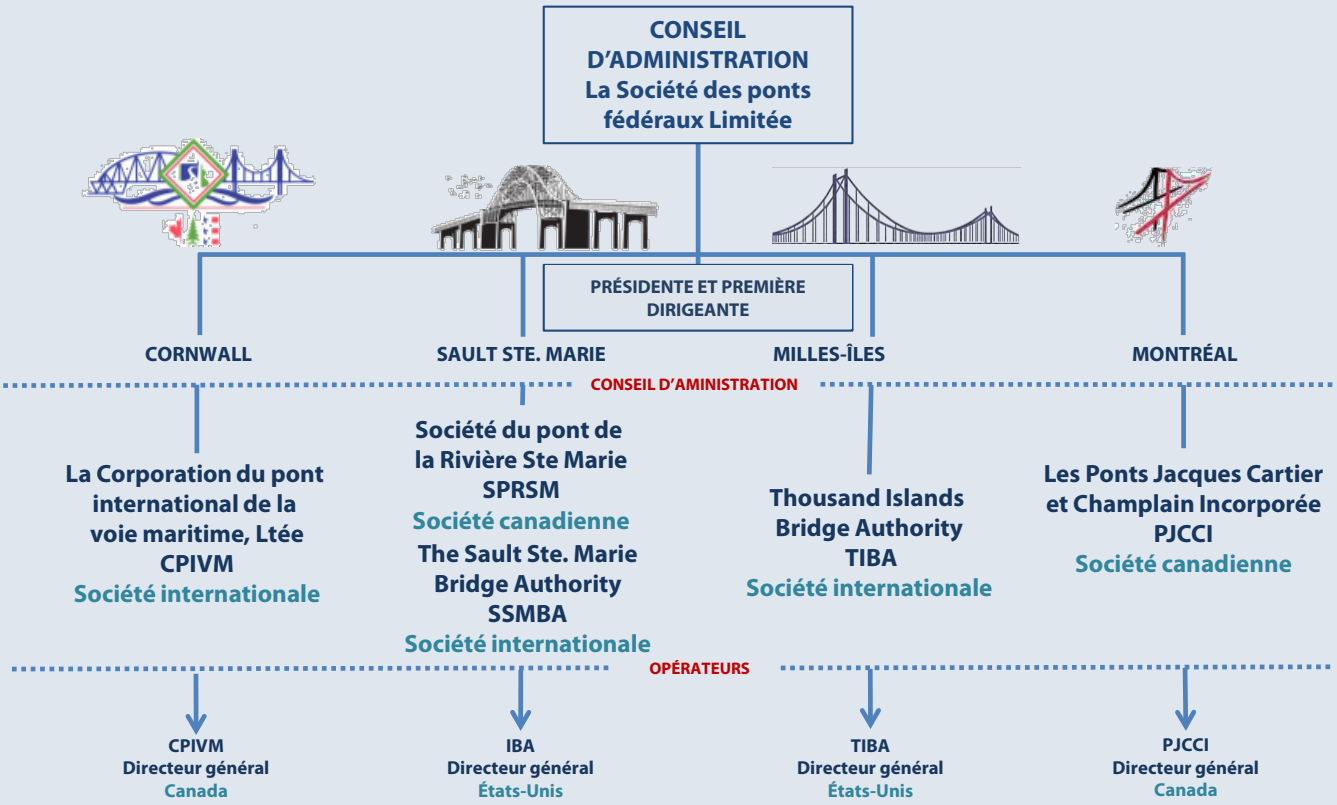
1.4 Survol de l'exploitation

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 (PJCCI)
CLASSIFICATION DES PONTS		International	International	International	Intérieurs
CRÉATION	1998 en vertu de la LCSA	1962 en vertu de la Loi sur les corporations du Canada, prorogé en 1979 en vertu de la LCSA	Un accord international initial en 1976	1955 comme une association sans but lucratif ; prorogée en 2008 en vertu de la LCSA	1978 en vertu de la LCSA
STATUT AU SEIN DE LA SPFL	Société mère	Filiale en propriété exclusive. Coentreprise entre la SPFL et la St. 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, des Mille-Îles. Responsable de la surveillance et des réfections majeures.	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 PCS, 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 infrastructures 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

1.5 Utilisation des fonds

SPFL (SIÈGE SOCIAL)	CPIVM	SPRSM	TIBA	PJCCI
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). 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. 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).	Les recettes des péages couvrent les dépenses d'exploitation et l'entretien ainsi que les coûts mineurs en capital. Chaque propriétaire reçoit 50 % du chiffre d'affaires restant pour financer ses dépenses en capital. Part du Canada des fonds des revenus nets en capital sur le PCN et 32 % du PCS. Le montant inutilisé, s'il y a lieu, est retenu pour les réparations futures.	Les recettes de péage couvrent les dépenses d'exploitation et d'entretien ainsi que la plupart des dépenses en capital. La part de 50 % du profit de la SPRSM est détenue en fiducie par l'IBA pour financer les coûts de fonctionnement et d'entretien. Le montant inutilisé, s'il y a lieu, est retenu pour les réparations futures. Les projets à capitaux intensifs (par exemple, des complexes douaniers) sont partiellement financés par des contributions fédérales et une facilité de crédit.	Les recettes de péage couvrent les dépenses d'exploitation et d'entretien ainsi que les coûts mineurs en capital. 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. Une remise en état majeure exigerait des crédits parlementaires ou contributions.	Dépend principalement de crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation et en capital, en plus des recettes mineures. Toute remise en état majeure est financée par des crédits parlementaires spécifiques au projet.

2.0 GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉS



2.1 Conseil de la SPFL

Responsabilité

Selon la 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.

2.2 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. Le comité est composé de trois administrateurs, dont l'un est nommé président par le Conseil de la SPFL

Étant donné la petite taille du conseil de la SPFL, 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 faire des recommandations au conseil d'administration de la surveillance dans les domaines des normes d'intégrité et de comportement, des rapports de vérification interne et externe, de l'information financière, l'application des principes de contrôle de gestion, la gestion des risques et les besoins d'assurances. L'objectif de la politique de vérification interne de la SPFL est de renforcer la responsabilisation, la gestion des risques, la gestion des ressources et la bonne gouvernance en veillant à ce que la vérification interne soit un élément clé de la structure organisationnelle. La SPFL a également développé un plan de vérification sur plusieurs années des risques qui a défini les domaines communs à la SPFL et à ses filiales.

2.3 Portefeuille de la SPFL

En tant que société d'État mère, la SPFL gère les activités de la Société en appui à ses filiales en propriété exclusive à l'intérieur des balises et des limites consenties par sa structure de gouvernance (consultez l'exposé présenté au chapitre 3). La SPFL assume un rôle majeur de coordination dans le financement, la planification stratégique et publication de bilans, les communications, les relations humaines, la gestion des ponts et la définition de la politique d'entreprise. Elle se concentre sur l'amélioration des communications et de la transparence, tant à l'interne qu'avec les intervenants externes, en identifiant les messages clés afin d'atteindre une plus grande cohérence et en assurant un flux rapide de l'information au bénéfice de tous. À cet égard, la société mère constitue le lien unique avec Transports Canada (TC) à qui elle rend compte de son portefeuille; elle répond également aux demandes des agences centrales.

Chaque filiale est dirigée par un conseil d'administration nommé par le conseil de la SPFL, et régis par les fonctions et responsabilités énoncées dans la LGFP. Chaque filiale est responsable de l'établissement des comités du conseil nécessaires afin d'assurer une surveillance appropriée de la société dont ils sont responsables. Les directeurs généraux de chaque filiale font directement rapport à leurs conseils respectifs. Les conseils d'administration des filiales sont responsables devant le conseil de la SPFL. La SPFL est également chargée de recommander les administrateurs canadiens devant être nommés par le Jefferson County auquel se rapporte TIBA, l'exploitant des États-Unis pour la section américaine du pont international des Mille-Îles.

3.0 CONTEXTE OPÉRATIONNEL, RISQUES ET ENJEUX STRATÉGIQUES

3.1 Contexte opérationnel

Dans l'exécution de son mandat, la SPFL subit les contrecoups de facteurs internes et externes qui mettent en évidence ses forces, créent des ouvertures, posent des défis et ont des répercussions sur ses principaux risques. Après avoir déterminé ces facteurs, on les suit et on adapte la planification de façon à pouvoir ainsi composer avec des fluctuations importantes. Dans le cas de la période de planification en cours, les facteurs suivants pourraient avoir l'incidence la plus forte sur les activités de la SPFL.

Priorités du gouvernement fédéral

Budget 2013

Le Plan d'action économique de 2013 porte sur l'ensemble des activités qui stimulent la progression et la prospérité économique. Les projets de la SPFL s'alignent avec le Plan comme suit:

- **Jumeler les Canadiens et les Canadiennes aux emplois disponibles** en poursuivant les projets de construction importants de la SPFL afin de maintenir sa contribution aux centaines d'emplois de qualité et bien rémunérés;
- **Aider les fabricants et les entreprises canadiennes à prospérer dans l'économie mondiale** en réduisant la durée et en améliorant l'efficience des évaluations environnementales et l'impact des exemptions visant la circulation croissante aux douanes;
- **Établir un nouveau plan Chantiers Canada** avec la multitude de projets d'infrastructures de la SPFL qui incluent des investissements pour mettre en place des installations douanières modernes aux ponts internationaux, les réparations et l'entretien du pont Champlain existant et des nombreux éléments structurels tout au long du corridor du pont à Montréal et la construction d'un pont-jetée temporaire à l'île des Sœurs en attendant l'ouverture du nouveau pont qui sera construit par TC au-dessus du Saint-Laurent.

Plan frontalier

La Déclaration sur une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique inclut un plan d'action pour la frontière piloté par le ministère canadien de la Sécurité publique et le Department of Homeland Security des États-Unis. Le plan prévoit une gamme d'initiatives destinées à promouvoir la sécurité et à appuyer le commerce et la croissance économique en améliorant la frontière commune, en luttant contre les menaces à la sécurité et en appuyant la prospérité par l'amélioration du commerce transfrontalier. Comme l' l'Agence des services frontaliers du Canada (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 de mettre à contribution ses partenaires, soit l'ASFC et TC, pour atteindre les objectifs prévus dans ce plan d'action. Il convient de signaler surtout la mention directe d'améliorations importantes au passage de Lansdowne où se trouve le pont international des Mille-Îles.

Situation économique

Dans son analyse de l'automne 2012, la Banque du Canada a signalé que la croissance de l'économie mondiale a ralenti dans toutes les principales régions. L'expansion économique fait des progrès aux États-Unis, mais dans un climat d'incertitude qui persiste, tandis que la récession sévit en Europe 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 produites au Canada ont toutefois augmenté en moyenne au cours des derniers mois. Au Canada, des facteurs intérieurs appuient une expansion modérée. À la suite de la récente période de croissance qui n'a pas atteint son potentiel, l'économie devrait se redresser et recommencer à tourner à plein régime d'ici la fin de 2013.

Modèles de circulation

Aux passages internationaux, les fluctuations de la valeur du dollar canadien continuent d'avoir des répercussions sur les tendances du trafic. À mesure que le dollar canadien prend de la valeur, la circulation des véhicules de tourisme vers les États-Unis augmente et les volumes des exportations baissent, ce qui entraîne une diminution de la circulation des camions. Lorsque la valeur du dollar fléchit, c'est le contraire qui se passe. D'autres facteurs comme les fluctuations des prix de l'essence et la diminution des dépenses de consommation devraient aussi avoir des répercussions sur le tourisme et la circulation au cours de la période de planification. Dans l'ensemble, depuis le ralentissement de l'économie de 2008, les transports commerciaux ont

diminué à tous les endroits, en particulier à cause des difficultés que connaît le marché d'exportation lié à l'économie des États-Unis. La SPFL doit continuer de suivre ces tendances et de rajuster ses plans, notamment ses péages, pour assurer la durabilité financière à long terme de tous les ponts internationaux.

Le réseau de transport de la région métropolitaine de Montréal est complètement intégré. La circulation continue de s'alourdir à la suite des déplacements importants de population vers la Rive Sud, ce qui grossit le volume des passages et prolonge de façon continue la circulation aux heures de pointe. Dans de nombreux secteurs, la capacité du réseau est dépassée et les grandes infrastructures vieillissent et, dans certains cas, affichent des signes de détérioration avancée. Toute perturbation attribuable aux travaux prévus ou à un incident en particulier est lourde de conséquences sur toute la région. Cet environnement prolonge les heures de pointe et oblige à effectuer la majeure partie des travaux en dehors de ces périodes, ce qui contribue à hausser les coûts. L'achèvement de l'autoroute 30 en décembre 2012 devrait détourner de la circulation, et en particulier de la circulation commerciale, du cœur de Montréal.

Relations avec les interlocuteurs

La SPFL a divers interlocuteurs 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, des gouvernements et des organismes provinciaux et municipaux, des gouvernements et 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 tenir compte des besoins de l'ASFC et les coordonner afin d'assurer des passages frontaliers efficients et efficaces, ce qui inclut l'alignement en fonction du nouveau pont à Cornwall. À cause de la présence de la SPFL et de la CPIVM sur l'île de Cornwall, il faut communiquer continuellement et avec diligence avec la collectivité mohawk. La SPFL a toutefois octroyé certains contrats à la communauté mohawk d'Akwesasne pour des travaux dans le cadre de la construction du nouveau PCN, et sa filiale la CPIVM emploie plusieurs Mohawks. À Sault Ste. Marie, la SPFL et sa filiale, soit la SPRSM, terminent l'achat des propriétés nécessaires pour le projet de réfection complète du complexe douanier canadien. Au pont des Mille-Îles, la SPFL est en train de planifier le projet d'agrandissement pour l'ASFC qui commencera en 2013-2014 et communiquera les détails du projet à toutes les parties intéressées afin d'obtenir leur appui et de répondre à leurs demandes de renseignements.

La filiale de la SPFL, PJCCI, possède et gère les ponts intérieurs et structures connexes à Montréal. À cause de l'emplacement, il faut consulter et coordonner les activités de nombreux interlocuteurs, y compris les administrations municipales et régionales et le gouvernement provincial qui ont également des projets de construction importants en cours ou en planification. Des entrepreneurs et des monteurs d'acier mohawks participent à la réfection du tablier du pont Honoré-Mercier, qui traverse la réserve de Kahnawake. En tant que chef de projet, PJCCI a dû naviguer dans les questions de compétences importantes entre syndiqués et non-syndiqués du travail et le gouvernement du Québec qui entrent en jeu en ce qui concerne l'entretien régulier et majeur de ce pont. PJCCI travaille en collaboration avec TC pour assurer la coordination de l'ensemble de ses œuvres, y compris la responsabilité de l'actuel pont Champlain, à s'aligner sur la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent.

Obligations environnementales

La SPFL doit respecter toutes les lois environnementales applicables, notamment, là où il y a lieu, en procédant à des évaluations environnementales pour la réalisation de ses projets.

À Montréal, PJCCI participe au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF) administré par Environnement Canada, pour appliquer les mesures d'atténuation qui s'imposent afin de contenir et de traiter les eaux souterraines contaminées sur les terrains qui bordent l'autoroute Bonaventure à Montréal et le fleuve Saint-Laurent. La filiale collabore aussi avec des propriétaires et des parties intéressées pour étudier la contamination et mettre en œuvre des plans d'atténuation, ce qui alourdit considérablement la complexité du dossier. Le plan environnemental du secteur est du Technoparc sera préparé avec ces partenaires.

3.2 Enjeux stratégiques et risques

Contribution des enjeux stratégiques et des risques au résultat stratégique – La partie qui suit cerne les enjeux stratégiques et les risques cruciaux auxquels fera face la SPFL au cours des cinq prochaines années et qui ont une incidence sur l'orientation à suivre pour gérer les risques (décrits au chapitre 4 du présent document). Tous ces secteurs de risque ou enjeux clés sont interdépendants, car pour assurer la sécurité des ponts, la SPFL doit disposer d'un financement durable et avoir une solide structure d'entreprise.

3.2.1 Sûreté des ponts

L'âge de ses infrastructures et les besoins significatifs de financement pour en assurer l'entretien et la réfection, créent un risque réel pour la sûreté des ponts et structures connexes de la SPFL, ainsi que pour les usagers qui les utilisent quotidiennement.

La priorité de la SPFL consiste à assurer la sécurité constante de toutes ses structures. La SPFL administre judicieusement ses programmes relatifs aux ponts afin de prolonger le plus possible la durée utile de son infrastructure, mais il faut tenir compte des réalités financières liées à l'envergure des réparations. À un point critique où les travaux courants d'entretien et de réparation ne suffisent plus pour maintenir la structure d'un pont, nous demandons l'aide du gouvernement pour des projets de réfection d'envergure et de remplacement comme le projet du PCN à Cornwall, le nouveau pont sur le Saint-Laurent et le pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs à Montréal.

Dans sa gestion des passages internationaux, 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 qui obligent à présenter des rapports précis et opportuns au ministre. Selon les rapports d'inspection établis pour les ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles et le PCS à Cornwall, ces structures sont en bon état et elles sont couvertes par un programme d'entretien. À Cornwall, la société entretient et répare la structure originale du PCN de façon à en garantir la sécurité. La construction du nouveau pont avance bien, les piles sont terminées et les travaux sur les approches et l'infrastructure du pont se déroulent bien. Le nouveau pont devrait être ouvert à la circulation à l'automne de 2013. Le projet devrait prendre fin avec la démolition de l'ancienne structure en 2015-2016.

Les ponts intérieurs à Montréal sont vieux et sont exposés depuis des années à une circulation lourde, aux conditions climatiques et au sel de voirie utilisé en abondance. En plus des travaux majeurs terminés ou en cours, ces structures devront faire l'objet de travaux importants au cours des dix prochaines années. La congestion sur tous les ponts de la Rive-Sud a un impact sur la capacité de PJCCI de procéder aux travaux majeurs pendant les heures régulières de travail, ce qui a un impact direct sur la planification, l'exécution et le coût des réparations. Des travaux de réfection majeurs sont soit planifiés ou en cours sur à peu près tous les ponts intérieurs et certaines structures montrent des signes de dégradation qui augmente ainsi les risques pour la sécurité. PJCCI continuera de se concentrer sur les projets financés, tout en surveillant de près l'état des ponts et des infrastructures connexes. La planification à long terme ainsi que la communication et le partage d'information sur les enjeux se poursuivent en permanence.

3.2.2 Sécurité des ponts

Des actions intentionnelles telles que le terrorisme, les manifestations et le vandalisme qui génèrent un risque pour les usagers, les ponts et installations connexes et/ou des dommages à la propriété qui forceraient la fermeture de la traversée pourraient remettre en question la crédibilité de gestionnaire de la structure de la SPFL. La sécurité ne peut être assurée que de concert avec la réduction des risques pour le pont.

La SPFL est en voie de mettre en place un plan et un système de gestion en matière de sécurité pour l'ensemble de ses ponts sur la base de la LPTI. À Cornwall, la SPFL et la CPIVM ont expliqué aux dirigeants mohawks la nécessité de collaborer pour améliorer le contexte de la sécurité sur l'île de Cornwall. Les ponts internationaux sont récemment la cible du mouvement «Idle No More» lancé par les Premières Nations. Les travailleurs ont reçu une formation spécialisée qui leur permet de repérer les menaces précises et ils continuent de collaborer avec l'ASFC et les services de police à tous les endroits pour aborder des problèmes en particulier. Il existe des plans d'intervention pour la plupart des situations d'urgence.

Au fil des ans, divers manifestants ont ciblé les ponts de la région de Montréal principalement à cause de leur visibilité. Dans les cas les plus récents en 2012, de nombreuses manifestations étudiantes et anticapitalistes ont entraîné la fermeture de certains des ponts et de leurs approches. Les protestations semblent s'être calmées pour le moment, mais ces incidents mettent en évidence les risques associés à des groupes qui utilisent les ponts comme point de protestation, ce qui a abouti à la violence et mis en danger les usagers des ponts et la population en général. Des réunions permanentes et des plans de collaboration avec les services policiers portent sur des problèmes en particulier. Il existe des plans d'intervention pour la plupart des situations d'urgence et la plupart des ponts et des structures connexes sont dotés de systèmes de surveillance.

3.2.3 Financement durable

Les réserves du fond de dépense et d'immobilisations à long terme inadéquates, l'incapacité à s'en remettre aux revenus des péages et de réallouer les ressources d'un actif à l'autre ont un impact sur la capacité de la SPFL à procéder à l'entretien et aux inspections ce qui augmente les risques d'incidents sur ses ponts et structures connexes.

Les pressions financières en faveur de l'autosuffisance qui s'exercent sur les ponts internationaux continuent de s'alourdir. Selon le principe de base, le produit des péages couvrirait les charges d'exploitation et d'entretien et les immobilisations seraient financées par la part cumulée du bénéfice net. Les volumes du trafic sont très tributaires de la robustesse de l'économie au Canada et aux États-Unis et c'est pourquoi le produit courant généré et prévu des péages est bas. En outre, le produit des péages à Cornwall ne représente que 40 % de la capacité de production

de revenu du pont à cause du passage gratuit accordé à la collectivité mohawk par le gouvernement du Canada en vertu de l'accord historique et des négociations subséquentes. Ce manque à gagner n'est pas remboursé à la Société, ce qui crée un écart important sur le plan financier. La SPFL et ses filiales qui exploitent des ponts internationaux revoient une fois par année les péages et d'autres partenariats commerciaux possibles. Les investissements dans des projets déterminés ont nécessité 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). La SPFL collabore avec des partenaires fédéraux pour trouver d'autres moyens de financer les dépenses afférentes à l'ASFC.

En ce qui concerne la gestion des ponts intérieurs à Montréal, PJCCI prévoit qu'il faudra dépenser plus de 1 G$ au cours de la prochaine décennie. PJCCI a une capacité et une autorité de production de recettes réduite autre que l'installation possible de péages, fondée sur la politique de l'utilisateur payeur qui constitue une décision stratégique réservée au gouvernement. Présentement la source principale de financement provient des crédits parlementaires. En dépit des investissements importants effectués au cours des dernières années, PJCCI reste aux prises avec des déficits à long terme critiques au niveau des infrastructures. PJCCI n'a pas le pouvoir d'accorder des contrats pluriannuels, ce qui entraîne d'importants retards dans la planification opérationnelle et fait augmenter les coûts. La Société répond aux besoins financiers à court et à long terme.

3.2.4 Structure organisationnelle

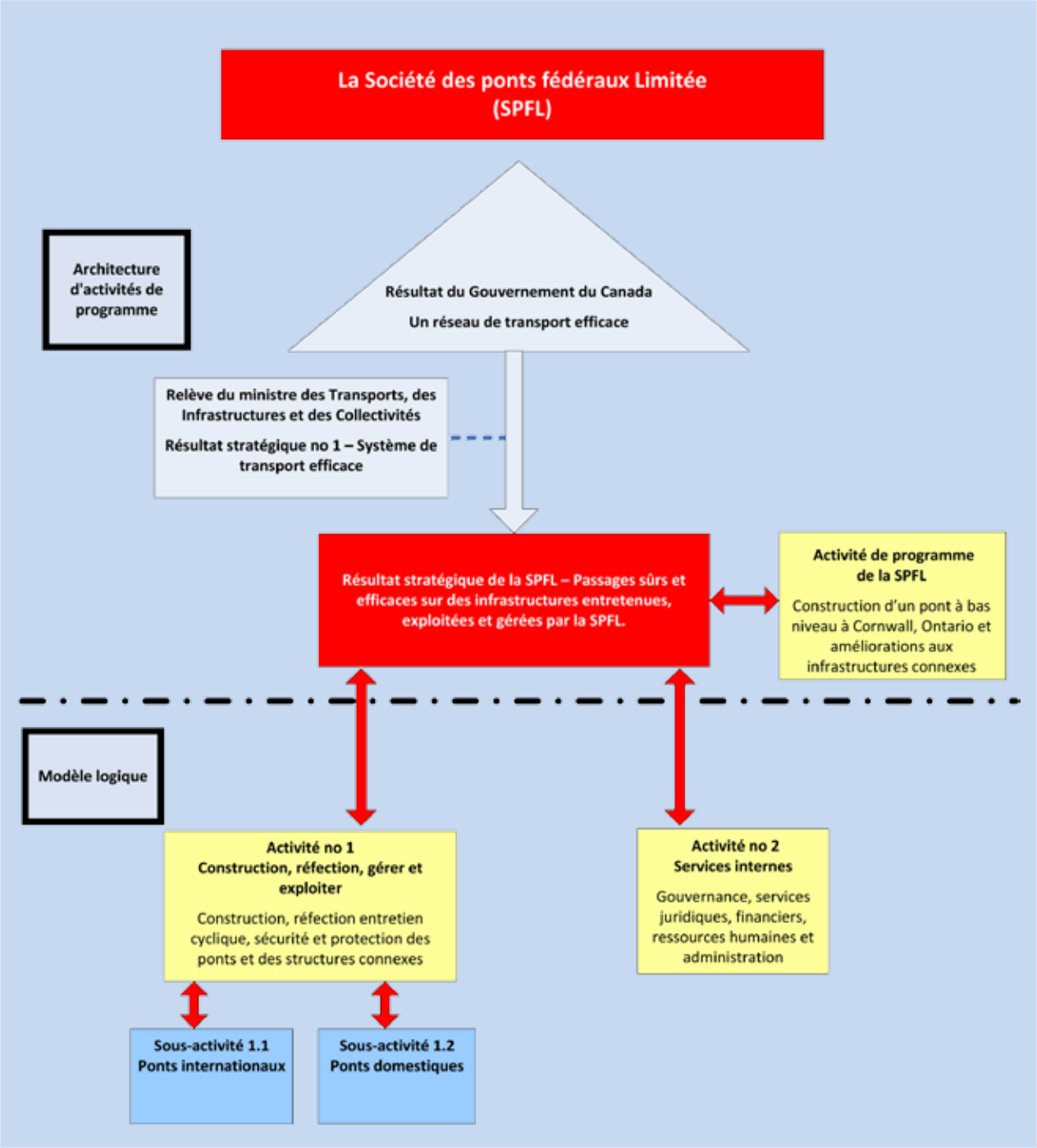
Le modèle de gouvernance complexe de la SPFL ne permet pas une surveillance et une responsabilisation efficaces. Il n'accorde pas non plus au PDG l'autorité et la responsabilité relatives à l'exécution de toutes les activités de la SPFL, y compris ses filiales, question dont le BVG a traité dans son examen spécial de 2008.

La SPFL a une structure organisationnelle plutôt complexe, avec son siège social à Ottawa, trois filiales en propriété exclusive et deux conseils d'administration internationaux mixtes, où siègent 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 de pont relevant de sa compétence soient sécuritaires et efficientes pour les usagers, mais la structure de gouvernance complexe pose toujours des défis sans pareils sur le plan de la responsabilisation.

Certaines mesures clés ont été prises pour traiter de certains des enjeux identifiés. Des membres de la haute direction de la SPFL ont été nommés au conseil d'administration de la SPRSM, de la CPIVM et de TIBA. Le conseil d'administration de la SPFL envoie chaque année à chaque filiale, des lettres d'attentes pour leur communiquer l'orientation de la société, les initiatives gouvernementales, la gestion des ressources et le régime de gouvernance. Des normes sur les rapports trimestriels ont été aussi diffusées. La SPFL s'efforce de continuer de resserrer ses liens avec ses filiales et participe à l'analyse que le gouvernement fait de la société. La simplification de la structure organisationnelle entraînerait des retombées importantes, y compris une plus grande responsabilisation et une efficience accrue.

4.0 OBJECTIFS, ACTIVITÉS, STRATÉGIES ET PARAMÈTRES DE RENDEMENT

4.1 Architecture par activité de programme (AAP)/Modèle logique de la SPFL



4.2 Activités

Voici les objectifs généraux, les stratégies et les objectifs de rendement selon l'activité que la SFPL réalisera au cours des cinq prochaines années pour s'acquitter de son mandat.

4.2.1 Activité n° 1 – Remise en état, construction, gestion et exploitation

Résultat escompté/objectif :

Assurer la sécurité continue des ponts et des structures connexes par des inspections cycliques, des travaux d'entretien et des projets majeurs de construction et de remise en état, et par l'étude de possibilités de production de recettes à tous les endroits.

Stratégies :

- Terminer les inspections des ponts, déterminer les besoins en remises en état majeures à long terme, leur attribuer une priorité et entreprendre toutes les réparations en tenant compte du financement disponible;
- Améliorer l'entretien et l'exploitation en adoptant des mesures innovatrices au niveau des techniques et des matériaux de construction, des outils et des méthodes d'inspection des structures;
- Réaliser les grands projets de réfection financés dans les délais et sans dépasser les budgets;
- Continuer de collaborer avec l'ASFC et TC pour assurer le passage sécuritaire à toutes les traversées internationales.

Plans spécifiques:

La SPFL doit garantir la sécurité de ses ponts en tout temps. Elle entretient ces ponts et les structures connexes conformément aux normes d'inspection en vigueur établies par des organismes fédéraux du Canada et des États-Unis. La Société a mis en place des programmes d'inspection à tous les endroits pour s'assurer de disposer de l'information la plus à jour afin d'éclairer la prise de décision sur les programmes d'entretien à court et à long terme. Aux ponts internationaux, les rapports d'inspection des ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles et du PCS à Cornwall indiquent qu'ils sont en bon état. Des inspections continues et des rapports détaillés continuent à alimenter les plans d'entretien et d'immobilisations des ponts intérieurs à Montréal.

Les actifs de la SPFL coûtent cher. Il faut optimiser les travaux d'entretien, de réparation et de réfection des ponts qui vieillissent afin d'en maximiser la durée et la sécurité. Le calendrier des immobilisations dans les infrastructures est crucial. Tous les nouveaux actifs doivent être construits sur la base des principes de durabilité élevée.

Des projets d'infrastructures très importants sont en cours ou sont prévus à presque tous les ponts. L'activité globale est sans précédent pour l'entreprise. Les dépenses en immobilisations de l'exercice 2012-2013 devraient atteindre quelque 91,4 M$ et il est probable que les activités d'entretien dépasseront tous les records historiques pour totaliser quelque 81,8 M$. La SPFL a terminé et amorcé des projets de réfection et d'entretien importants dont certains se poursuivront en 2013-2014 et au-delà, afin d'assurer la sécurité et au besoin, le remplacement de ses infrastructures. Les travaux d'entretien et d'investissement pour les 5 prochaines années à venir devraient être encore plus importants avec la construction continue ou de départ sur d'importants projets de grande envergure:

- La réfection de l'esplanade douanière de Sault Ste. Marie (proposé 51,4 M$ - 2009 à 2014 avec l'achèvement révisé à 2017) émane du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers géré par TC; ASFC a terminé et approuvé les plans et les fonds de la SPRSM ont permis l'acquisition de toutes les propriétés nécessaires ou sont dans les dernières étapes de l'acquisition. Les travaux de construction pourraient commencer à l'été 2013, avec la préparation du site, la construction du bâtiment de la boutique hors taxes. La planification du projet de l'esplanade américaine est en cours;
- Le nouveau PCN à Cornwall (74,8 M$ - 2010 à 2016) ; la deuxième année du projet a permis d'amorcer la phase de construction du nouveau pont et des structures connexes avec des travaux débutés en 2011-2012 et qui se poursuivront en 2013-2014 et qui seront menés à terme avec la démolition du vieux pont en 2015-2016. En plus de ces travaux, des installations de péages permanentes sont en mode planification et l'arpentage des terrains du canal adjacents à la culée du nouveau pont et appartenant à la ville de Cornwall, a été complété à cette fin. Les préparatifs ainsi que les négociations pour les installations temporaires de l'ASFC se poursuivent afin de se greffer aux nouvelles installations pour les péages;
- La réfection de l'esplanade douanière du pont des Mille-Îles (60 M$ - 2013-2017): la SPFL a mené à bien la conception des plans afin de répondre à l'énoncé des besoins de l'ASFC. Le projet est dans sa phase de planification initiale;

- La réfection du tablier du pont Honoré-Mercier (135 M$ - 2009 à 2011 avec l'achèvement révisé à 2014) a été prolongée à 2013-2014 en raison d'enjeux et de complications touchant des travaux supplémentaires requises à la section provinciale du pont;
    - Le contrat A (plan d'origine) est maintenant terminé. Québec qui avait ajouté plusieurs volets de travaux au contrat A poursuivra ses activités en 2013. Les renforcements d'acier amorcé en 2012-2013 pour la section fédérale du pont se poursuivront en 2013-2014. Le remplacement du tablier du pont se poursuivra en 2013-2014.
    - Le contrat B qui implique la fabrication de dalles préfabriquées se terminera en 2012-2013. Ces dalles préfabriquées seront mises en place par le consortium mohawk tel que prévu par une clause du contrat A. Les travaux de renforcement d'acier en cours se poursuivront en 2013-2014 sous la section fédérale du pont.
- La quatrième année du plan de travaux majeurs au pont Champlain (212 M$/10 ans) s'est achevée avec succès. Ces travaux se poursuivront jusqu'au remplacement complet du pont prévu en 2020-2021. La deuxième année de travaux urgents et de mesures de conservation de l'actif de 227,6 M$ sur trois ans s'est achevée par des travaux 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. La troisième année de ces travaux aura lieu en 2013-2014;
- Des discussions sont en cours avec les propriétaires des terrains adjacents afin d'élaborer un plan visant à résoudre l'enjeu de contamination du secteur est du Technoparc et procéder à la réfection de la section fédérale surélevée de l'autoroute Bonaventure. Ce plan d'action incluant les montants nécessaires sera présenté dans le cadre du plan de financement à long terme de PJCCI.

Le 12 juillet 2012, le ministre des Transports 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 devant être géré par la filiale PJCCI entre l'île des Sœurs et Montréal. Le pont-jetée qui sera construit en 2014-2015 restera fonctionnel tant que le pont ne sera pas remplacé dans le cadre du nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent (124,9 M$ - 2013 à 2015).

Mesures de rendement	Indicateurs de rendement	Calendrier
1. Assurer la sécurité des ponts en poursuivant l'examen des rapports d'inspection et produisant des rapports sur les secteurs à haut risque.	Rapports sur les résultats du programme d'inspection	Une fois par année
	Réunions conjointes et rapports officiels sur les risques pour les éléments d'actif dans le cadre de la GRE de la SPFL	Une fois par année
2. Veiller à ce que les innovations ou les technologies nouvelles soient étudiées ou utilisées.	Types de résultats de l'innovation ou de technologies utilisées	Une fois par année
3. Demander l'approbation d'un financement à long terme afin de contrer les risques majeurs pour les ponts intérieurs et les structures connexes à Montréal.	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI	2013-2014
4. 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 quotidien	2013-2014
5. Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de budget.	PCN (74,8 M$)	2013-2016
	Pont Honoré-Mercier (161 M$ – par rapport à 135 M$ à l'origine)	2013-2014
6. Examiner les occasions de production de recettes pour aider à financer les besoins en investissements à long terme.	Traversées internationales – Revoir avec les partenaires des États-Unis	Une fois par année
7. Satisfaire aux obligations de la *Loi sur les douanes (article 6)* aux passages internationaux.	Cornwall : Autorisations accordées et financement affecté à un port d'entrée temporaire	2013-2016
	Sault Ste. Marie : Réfection du complexe douanier (51,4 M$ par rapport 44,1 M$ à l'origine)	2013-2017
	Mille-Îles : Obtenir l'approbation du projet de financement nécessaire pour renouveler l'installation de l'ASFC aux Mille-Îles	2013-2014

4.2.2 Activité n° 2 – Services internes

Objectif:

Les Services internes sont des groupes d'activités liées et de ressources qui appuient le résultat stratégique et les enjeux, ainsi que d'autres obligations générales de la SPFL. Comme elle est une entité modeste, les services internes de la SPFL incluent 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 activités liées aux ressources humaines. Ce savoir-faire professionnel est intégré dans toutes les activités de programme pour gérer comme il se doit les risques, réaliser les projets prévus et assurer la liaison avec des agences fédérales de l'extérieur.

Stratégies :

- Fournir des services professionnels qui assurent un avantage stratégique à la SPFL et à ses filiales et faciliter une gestion efficace et efficiente dans la réalisation de ses projets et dans ses activités;
- Tenir les interlocuteurs et les usagers des ponts bien au fait de la situation des travaux et des perturbations qui en découlent pour la circulation en utilisant les médias sociaux et d'autres outils de communication.

Plans spécifiques :

La SPFL poursuivra ses activités conformément aux politiques et aux règlements gouvernementaux applicables. Elle collaborera avec TC, par l'entremise duquel elle rend compte, avec les organismes centraux et d'autres interlocuteurs et demeurera à leur écoute pour produire son résultat stratégique. La SPFL essaiera d'arrêter une orientation avec ses filiales en échangeant au sujet des meilleures pratiques, en donnant des conseils au sujet des tendances stratégiques des politiques gouvernementales et en établissant pour toute l'entreprise des processus et des procédures de planification et de production de rapports. La SPFL et ses filiales continueront de faire preuve de prudence afin d'optimiser l'utilisation des fonds publics.

Communications

La SPFL maintient une solide relation continue avec le groupe des communications de TC afin d'assurer la disponibilité de renseignements continus sur tous les enjeux qui pourraient avoir une incidence sur les ponts et les structures connexes de la SPFL.

La SPFL est un chef de file de l'utilisation des médias sociaux comme moyen efficace de partager de l'information opportune sur ses activités et sur des projets spéciaux. Ces moyens de communication très efficaces se sont révélés essentiels pour fournir aux usagers l'information la plus à jour.

Blogues (au 8 janvier 2013)	Adresse blogue Adresse Twitter	Abonnements par courriel	Abonnement Twitter	Fil RSS	Visites individuelles	Visites totales
Pont Jacques-Cartier	pontjacquescartier.ca/ twitter.com/PontJCBridge	265	3 107	256	77 284	97 720
Pont Champlain	pontchamplain.ca https://twitter.com/PontChampBridge	944	4 724	854	105 635	150 674
Pont Honoré-Mercier	pontmercier.ca https://twitter.com/pontmercier	1530	1 778	1320	106 551	207 196
Pont Cornwall	pontcornwall.ca https://twitter.com/FBCL_SPFL	168	67	152	353	440
Total		**2 907**	**9 676**	**2 582**	**289 823**	**456 030**

Des blogues Internet en préparation seront activés au début des travaux de construction suivants :

- à Sault Ste. Marie dans le cadre du projet de réfection de l'esplanade canadienne;
- on prévoit aussi des communications semblables pour la remise en état du complexe douanier au pont des Mille-Îles.

Soutien de l'orientation du gouvernement en matière de restriction des dépenses

Le gouvernement du Canada est déterminé à faire preuve de prudence et d'imputabilité sur le plan fiscal, de sorte qu'il s'attend à ce que toutes les organisations fédérales, incluant celles qui ne bénéficient d'aucun crédit du Parlement, adoptent l'esprit et l'intention de ces initiatives. La SPFL et ses filiales restent déterminées à faire preuve de vigilance en ce qui concerne l'utilisation des fonds publics et elles respectent l'orientation du gouvernement en matière de restriction des dépenses. En tant que telles, la SPFL et ses filiales priorisent les mesures suivantes :

i. Modifications aux indemnités volontaires de départ -La SPFL et sa filiale CPIVM ont adopté l'initiative de terminer l'indemnité volontaire de départ des employés à partir du 1er janvier 2012. Ces avantages étaient semblables à ceux offerts dans la fonction publique et qui ont été éliminés. PJCCI a négocié ce changement avec l'une de ses unités de négociation (employés exclus) et est actuellement en négociations avec une autre unité de négociation.

ii. Salaires et autres avantages - SPFL continuera à se tourner vers des tendances plus larges du gouvernement fédéral lors de l'examen des questions de rémunération.

iii. Retour à l'équilibre budgétaire - Dans le cadre de l'épargne identifiée dans le budget de 2012, PJCCI va réduire ses dépenses par année à compter de 2013-14 et continue pour les années à venir grâce à l'annulation des contrats d'assurance de biens. D'autres entités non appropriées au sein du groupe ont, de leur propre autorité, réalisé des économies de plus de 5 % des budgets de fonctionnement en 2012-13 et les années en cours. Sauvegarde des zones comprennent un alignement avec les politiques sur les indemnités en cas de cessation et de retraite, la réorganisation, l'optimisation et le partage des services internes à l'échelle du portefeuille et une réduction des frais de déplacement.

iv. Technologies de l'information - Le gouvernement a donné des directives précises à tous les organismes gouvernementaux en ce qui concerne la coordination des dépenses consacrées à la technologie. SPFL continue de surveiller l'évolution d'un certain nombre de domaines, y compris la coordination des systèmes financiers et de gestion des archives.

Mesures de rendement	Indicateurs de rendement	Calendrier
1. Satisfaire à toutes les exigences législatives et réglementaires au sujet de la production de rapports	Nombre de rapports satisfaisant aux exigences qui sont produits en temps opportun	Une fois par année
	Mise à jour et réalisation d'un plan pluriannuel de vérification interne à la grandeur de l'organisme	2013-2014
2. Continuer d'améliorer le processus de gestion du risque d'entreprise	Politique sur la GRE approuvée par le conseil de la SPFL et appliquée à toutes les filiales	2013-2015
3. Continuer de fournir de l'information pour appuyer une structure optimale de la SPFL	Rapport sur les difficultés que pose la structure de l'entreprise	À l'étude par le gouvernement
4. Tenir les parties intéressées et les usagers des ponts 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	Statistiques sur le nombre d'abonnés et de visiteurs au site	Une fois par année
5. Mesures de restrictions en soutien au budget	Économies rapportées comme une mise à jour des mesures importantes	Une fois par année

5.0 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS PRO FORMA DE LA SPFL

Mode de présentation des états financiers

Le chapitre qui suit présente l'État consolidé de la situation financière, l'État consolidé des résultats, l'État consolidé de la variation de la dette nette, l'État consolidé des gains et pertes de réévaluation et l'État consolidé des flux de trésorerie pro forma de la SPFL.

État consolidé de la situation financière

au 31 mars
(en millers de dollars)

				Budget				
	Réel 2011-2012	**Prévision actuelle 2012-2013**	**Budget principal 2012-2013**	**2013-2014**	**2014-2015**	**2015-2016**	**2016-2017**	**2017-2018**
ACTIFS FINANCIERS								
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**38 370**	28 227	26 709	26 050	21 103	20 728	21 751	22 743
Investissements de portefeuille	**3 343**	12 525	7 959	15 758	18 758	18 758	17 764	17 275
Débiteurs								
Ministères et organismes du gouvernement fédéral	**13 612**	9 391	3 328	8 687	8 629	8 599	8 637	8 875
Autres	**2 370**	1 863	3 805	2 049	2 049	1 999	1 999	1 999
Intérêts courus à recevoir	**81**	50	63	50	25	15	10	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**57 776**	52 056	41 864	52 594	50 564	50 099	50 161	50 892
PASSIFS								
Créditeurs et charges à payer	**24 608**	22 304	19 937	23 768	23 765	23 790	23 884	24 178
Dette envers un partenaire gouvernemental	**2 075**	1 715	2 530	1 787	1 811	1 837	1 863	2 241
Dépôts et retenues de garantie de clients	**5 449**	5 997	3 297	5 997	5 997	5 497	5 497	5 247
Avantages sociaux futurs	**1 271**	1 197	1 516	1 103	1 161	1 196	1 158	925
Obligation environnementale	**28 100**	28 100	1 000	27 249	20 336	12 910	11 246	9 518
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisation	**15 885**	15 885	15 433	13 502	-	-	-	-
Facilité de crédit	**5 000**	5 000	4 847	4 854	4 701	4 539	4 369	4 189
Produits reportés	**610**	631	626	631	631	631	631	631
Apports reportés afférents aux immobilisations	**249 472**	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES PASSIFS	**332 470**	80 829	49 186	78 891	58 402	50 400	48 648	46 929
DETTE NETTE	**(274 694)**	(28 773)	(7 322)	(26 297)	(7 838)	(301)	1 513	3 963
ACTIFS NON FINANCIERS								
Immobilisations corporelles	**300 347**	379 101	424 233	525 069	607 140	649 446	686 631	691 788
Charges payées d'avance	**1 118**	1 820	734	1 220	1 220	1 120	1 020	920
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS	**301 465**	380 921	424 967	526 289	608 360	650 566	687 651	692 708
EXCÉDENT ACCUMULÉ	**26 771**	352 147	417 645	499 991	600 522	650 265	689 165	696 671
L'excédent accumulé est consitué des éléments suivants:								
Excédent acumulé lié aux activités	**26 771**	352 118	417 646	499 962	600 493	650 236	689 136	696 642
Gains de réévaluation cumulés	**-**	29	-	29	29	29	29	29
	26 771	352 147	417 646	499 991	600 522	650 265	689 165	696 671

État consolidé des résultats

pour l'exercice se terminant le 31 mars
(en milliers de dollars)

	Réel 2011-2012	Prévision actuelle 2012-2013	Budget principal 2012-2013	Budget 2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
PRODUITS								
Péages	**5 436**	5 247	5 244	5 552	5 954	6 008	6 059	6 234
Baux et permis	**4 577**	4 891	4 820	5 003	5 085	5 165	5 245	5 327
Produits d'exploitation du pont international des Mille-Îles	**3 490**	3 637	3 938	4 047	4 087	4 128	4 170	4 211
Intérêts	**396**	464	317	563	563	564	566	567
Autres	**82**	12	35	27	28	29	30	31
TOTAL DES PRODUITS	**13 981**	14 251	14 354	15 192	15 717	15 894	16 070	16 370
CHARGES								
Entretien	**60 259**	81 751	80 988	114 485	129 074	136 520	142 258	135 291
Fonctionnement	**5 521**	5 622	5 679	5 868	6 028	6 210	6 961	7 284
Administration	**10 718**	9 608	10 095	9 828	9 887	10 032	10 288	10 514
Charges d'exploitation du pont international des Mille-Îles	**2 743**	3 354	2 798	3 605	3 558	4 444	4 534	4 626
Amortissement	**12 744**	14 417	13 242	15 609	13 726	12 946	19 946	21 275
Provisions relatives aux obligations environnementales	**27 100**	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES CHARGES	**119 085**	114 752	112 802	149 395	162 273	170 152	183 987	178 989
DÉFICIT AVANT LE FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL	**(105 104)**	(100 501)	(98 448)	(134 203)	(146 556)	(154 258)	(167 917)	(162 619)
Crédits parlementaires (voté et autorisé)	**62 494**	196 425	194 810	268 386	109 863	34 502	26 473	26 474
Reports de crédits parlementaires anticipés	**-**	(20 739)	-	1 338	15 314	914	3 173	-
PJCCI ajustement au financement particulier avec Transports Canada	**-**	-	-	2 357	-	-	-	-
SPRSM Entente de contribution - complexe douanier	**1 582**	631	7 564	6 600	16 000	19 000	5 280	-
Réfection du complexe douanier à Lansdowne*	**-**	-	-	2 500	3 500	18 000	27 000	9 000
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**7 598**	-	-	-	-	-	-	-
Proposition de financement futur (PJCCI)	**-**	-	-	866	102 410	131 585	144 891	134 651
EXCÉDENT DE L'EXERCICE (DÉFICIT)	**(33 430)**	75 816	103 926	147 844	100 531	49 743	38 900	7 506
EXCÉDENT ACCUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, DÉBUT DE L'EXERCICE	**60 201**	26 771	52 640	352 118	499 962	600 493	650 236	689 136
Ajustements en début d'exercice pour pertes de réévaluation	**-**	60	-	-	-	-	-	-
Cessation des apports reportés afférents aux immobilisations	**-**	249 471	261 080	-	-	-	-	-
EXCÉDENT ACCUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, FIN DE L'EXERCICE	**26 771**	352 118	417 646	499 962	600 493	650 236	689 136	696 642

*Sous réserve de l'octroi des autorités gouvernementales et aux crédits alloués.

État consolidé des gains et pertes de réévaluation

pour l'exercice se terminant le 31 mars
(en milliers de dollars)

	Réel 2011-2012	Prévision actuelle 2012-2013	Budget principal 2012-2013	Budget 2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Gains (pertes) de réévaluation accumulés, début de l'exercice	**-**	(60)	-	29	29	29	29	29
Gains (pertes) non réalisés attribuables aux éléments suivants:								
Conversion des devises	**-**	66	-	-	-	-	-	-
Investissement de portefeuille	**-**	(32)	-	-	-	-	-	-
Montants reclassés dans l'État de résultats:								
Conversion des devises	**-**	60	-	-	-	-	-	-
Investissements de portefeuille	**-**	(5)	-	-	-	-	-	-
Gains de réévaluation nets	**-**	89	-	-	-	-	-	-
Gains de réévaluation accumulés, fin de l'exercice	**-**	29	-	29	29	29	29	29

État consolidé de la variation de la dette nette

pour l'exercice se terminant le 31 mars
(en milliers de dollars)

	Réel 2011-2012	Prévision actuelle 2012-2013	Budget principal 2012-2013	Budget 2013-2014	Budget 2014-2015	Budget 2015-2016	Budget 2016-2017	Budget 2017-2018
EXÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL LIÉ AUX ACTIVITÉS	**(33 430)**	75 816	103 926	147 844	100 531	49 743	38 900	7 506
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(44 552)**	(93 171)	(126 170)	(161 577)	(95 797)	(55 252)	(57 132)	(26 432)
Amortissement d'immobilisations corporelles	**12 744**	14 417	13 242	15 609	13 726	12 946	19 946	21 275
	(65 238)	(2 938)	(9 002)	1 876	18 460	7 437	1 714	2 349
Utilisation (acquisition) de charges payées d'avance	**(373)**	(642)	-	600	-	100	100	100
	(373)	(642)	-	600	-	100	100	100
Gains de réévaluation	**-**	89	-	-	-	-	-	-
AUGMENTATION / RÉDUCTION DE LA DETTE NETTE	**(65 611)**	(3 491)	(9 002)	2 476	18 460	7 537	1 814	2 449
DETTE NETTE, DÉBUT DE L'EXERCICE	**(209 083)**	(274 694)	(259 399)	(28 773)	(26 297)	(7 837)	(300)	1 515
Ajustements en début d'exercice pour pertes de réévaluation	**-**	(60)	-	-	-	-	-	-
Cessation des apports reportés afférents aux immobilisations	**-**	249 472	261 080	-	-	-	-	-
DETTE NETTE, FIN DE L'EXERCICE	**(274 694)**	(28 773)	(7 321)	(26 297)	(7 837)	(300)	1 515	3 964

État consolidé des flux de trésorerie

pour l'exercice se terminant le 31 mars
(en milliers de dollars)

	Réel 2011-2012	Prévision actuelle 2012-2013	Budget principal 2012-2013	Budget 2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION								
Excédent (déficit) annuel lié aux activités	**(33 430)**	75 816	103 926	147 844	100 531	49 743	38 900	7 506
Éléments hors trésorerie:								
Amortissement d'immobilisations corporelles	**12 744**	14 417	13 242	15 609	13 726	12 946	19 946	21 275
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(7 598)**	-	-	-	-	-	-	-
Variation des éléments non-monétaires du fonds de roulements:								
Augmentation (réduction) des dépôts et retenues de garantie de clients	**3 083**	548	3	-	-	(500)	-	(250)
Augmentation (réduction) de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisation	**452**	-	-	(2 383)	(13 502)	-	-	-
(Augmentation) réduction à recevoir du Canada	**(8 570)**	4 221	(25)	704	58	30	(38)	(238)
Augmentation (réduction) des avantages sociaux futurs	**(99)**	(74)	91	(94)	58	35	(38)	(233)
Augmentation (réduction) de l'obligation environnementale	**27 100**	-	-	(851)	(6 913)	(7 426)	(1 664)	(1 728)
Écart net des articles hors trésorerie	**2 443**	(2 358)	(425)	1 878	21	185	199	404
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	**(3 875)**	92 570	116 812	162 707	93 979	55 013	57 305	26 736
DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS								
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(36 954)**	(93 171)	(126 170)	(161 577)	(95 797)	(55 252)	(57 132)	(26 432)
FLUX DE TRÉSORERIE AFFECTÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	**(36 954)**	(93 171)	(126 170)	(161 577)	(95 797)	(55 252)	(57 132)	(26 432)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT								
Acquisition de placements	**(2 212)**	(10 144)	1 576	(3 233)	(3 000)	-	-	-
Cession de placements	**12 075**	962	2 194	-	-	-	994	489
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES (AFFECTÉS AUX) ACTIVITÉS DE PLACEMENT	**9 863**	(9 182)	3 770	(3 233)	(3 000)	-	994	489
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT								
Augmentation (réduction) du montant à payer à un partenaire gouvernemental	**232**	(360)	180	72	24	26	26	378
Augmentation du financement d'immobilisation reporté	**35 629**	-	-	-	-	-	-	-
Produit des facilités de crédit	**5 000**	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement des facilités de crédit	**-**	-	(153)	(146)	(153)	(162)	(170)	(180)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	**40 861**	(360)	27	(74)	(129)	(136)	(144)	198
AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**9 895**	(10 143)	(5 561)	(2 177)	(4 947)	(375)	1 023	992
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, DÉBUT DE L'EXERCICE	**28 475**	38 370	32 271	28 227	26 050	21 103	20 728	21 751
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, FIN DE L'EXERCICE	**38 370**	28 227	26 710	26 050	21 103	20 728	21 751	22 743

6.0 BUDGETS DES OPÉRATIONS ET D'IMMOBILISATIONS

6.1 BUDGET DES OPÉRATIONS

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

	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2012-2013			2011-2012		
	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Prévisions actuelles	Écart budgétaire	Budget	Coût réel	Écart budgétaire
Budget											
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (PJCCI)	127 180	38 910	18 742	17 896	17 897	86 651	85 915	(736)	61 548	64 076	2 528
Ajustement au facteur d'intrant (PJCCI)	(7 781)	(6 847)	(9 408)	(15 061)	(11 325)	-	-	-	-	-	-
Péages	5 552	5 954	6 008	6 059	6 234	5 244	5 247	3	5 372	5 436	64
Baux et permis	5 003	5 085	5 165	5 245	5 327	4 820	4 891	71	5 089	4 577	(512)
Revenus d'exploitation du pont international des Mille-îles	4 047	4 087	4 128	4 170	4 211	3 938	3 637	(301)	3 938	3 490	(448)
Intérêts	563	563	564	566	567	317	464	147	250	396	146
Autres	27	28	29	30	31	35	12	(23)	76	82	6
Réserves de trésorerie de la FBCL	-	-	393	245	121	-	-	-	461	-	(461)
TOTAL DU FINANCEMENT	134 591	47 780	25 621	19 150	23 063	101 005	100 166	(839)	76 734	78 057	1 323
DÉPENSES											
Entretien	114 485	129 074	136 520	142 258	135 291	80 988	81 751	(763)	57 570	60 259	(2 689)
Opérations	5 868	6 028	6 210	6 961	7 284	5 679	5 622	57	5 672	5 521	151
Administration	9 828	9 887	10 032	10 288	10 514	10 095	9 608	487	10 748	10 718	30
Charges d'exploitation du pont des Mille-Îless	3 605	3 558	4 444	4 534	4 626	2 798	3 354	(556)	2 744	2 743	1
DÉPENSES TOTALES	133 786	148 547	157 206	164 041	157 714	99 560	100 335	(775)	76 734	79 241	(2 507)
EXCÉDENT (DÉFICIT) DU FINANCEMENT SUR LES DÉPENSES	805	(100 767)	(131 585)	(144 891)	(134 651)	**1 445**	**(169)**	**(1 614)**	**-**	**(1 184)**	**(1 184)**
* Aucune source de fonds pour les besoins de fonctionnement de PJCCI	-	102 410	131 585	144 891	134 651	-	-	-	-	-	-

6.2 Budget d'immobilisations

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

	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2012-2013			2011-2012		
	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Prévisions actuelles	Écart budgétaire	Budget	Coût réel	Écart budgétaire
FINANCEMENT											
Crédits											
SPFL Ponts du chenal Nord de Cornwall	**13 000**	**11 464**	**6 841**	**-**	**-**	24 024	26 224	2 200	12 999	16 693	3 694
Pont Jacques-Cartier de PJCCI	**6 275**	**3 424**	**3 156**	**5 120**	**6 674**	1 244	224	(1 020)	327	1 190	863
Pont Champlain de PJCCI	**6 270**	**1 793**	**2 248**	**1 089**	**1 015**	8 932	10 383	1 451	17 934	9 173	(8 761)
Chaussée du pont de l'île des Sœurs de PJCCI	**78 593**	**49 940**	**-**	**-**	**-**	14 351	2 583	(11 768)	-	-	-
Pont Honoré-Mercier de PJCCI	**21 164**	**156**	**197**	**483**	**35**	34 693	56 826	22 133	49 362	13 349	(36 013)
Tunnel de Melocheville de PJCCI	**507**	**946**	**1 598**	**958**	**114**	77	179	102	524	90	(434)
Autoroute Bonaventure de PJCCI	**279**	**970**	**464**	**385**	**325**	16 163	981	(15 182)	15 512	-	(15 512)
Autoroute 15 de PJCCI	**12 275**	**1 889**	**1 256**	**408**	**350**	11 037	1 200	(9 837)	1 381	1 483	102
Autres projets d'immobilisations	**2 843**	**371**	**-**	**134**	**64**	5 543	172	(5 371)	300	573	273
Total des crédits - selon le budget principal des dépenses	**141 206**	**70 953**	**15 760**	**8 577**	**8 577**	116 064	98 772	(17 292)	98 339	42 551	(55 788)
Besoin futurs en capitaux	**12 342**	**22 161**	**10 322**	**18 234**	**11 325**	-	(9 001)	(9 001)	-	-	-
Total des crédits nécessaires	**153 548**	**93 114**	**26 082**	**26 811**	**19 902**	116 064	89 771	(26 293)	98 339	42 551	(55 788)
Produit tiré des facilités de crédit	**4 500**	**-**	**-**	**-**	**-**	-	457	457	-	-	-
SPRSM Entente de contribution - complexe douanier	**6 600**	**16 000**	**19 000**	**5 280**	**-**	7 564	631	(6 933)	2 500	1 582	(918)
Réfection du complexe douanier à Lansdowne	**2 500**	**3 500**	**18 000**	**27 000**	**9 000**	-	-	-	-	-	-
Autres recettes	**3 071**	**2 808**	**1 727**	**2 257**	**1 759**	5 497	583	(4 914)	2 967	395	(2 572)
TOTAL DU FINANCEMENT	**170 219**	**115 422**	**64 809**	**61 348**	**30 661**	129 125	91 442	(37 683)	103 806	44 528	(59 278)
DÉPENSES											
SPFL Ponts du chenal Nord de Cornwall et structures associées	**11 838**	**370**	**7 755**	**3 173**	**-**	24 024	17 223	6 801	12 999	16 693	(3 694)
Établissement de l'ASFC du pont des Mille-Îles	**2 500**	**3 500**	**18 000**	**27 000**	**9 000**	-	-	-	37	291	(254)
Projet de réaménagement de l'esplanade des douanes de SSM	**6 600**	**16 000**	**19 000**	**5 280**	**-**	7 564	631	6 933	2 500	1 582	918
Acquisition des propriétés de SSM	**4 500**	**-**	**-**	**-**	**-**	5 000	457	4 543	-	-	-
Pont Jacques-Cartier de PJCCI	**6 275**	**9 951**	**12 564**	**20 181**	**17 999**	1 244	224	1 020	327	1 190	(863)
Pont Champlain de PJCCI	**6 270**	**1 793**	**2 248**	**1 089**	**1 015**	8 932	10 383	(1 451)	17 934	9 173	8 761
Chaussée du pont de l'île des Sœurs de PJCCI	**88 193**	**49 940**	**-**	**-**	**-**	14 351	2 583	11 768	-	-	-
Pont Honoré-Mercier de PJCCI	**21 164**	**156**	**197**	**483**	**35**	34 693	56 826	(22 133)	49 362	13 349	36 013
Tunnel de Melocheville de PJCCI	**507**	**1 998**	**1 598**	**958**	**114**	77	179	(102)	524	90	434
Autoroute Bonaventure de PJCCI	**279**	**970**	**464**	**385**	**325**	16 163	981	15 182	15 512	-	15 512
Autoroute 15 de PJCCI	**12 275**	**16 995**	**1 256**	**408**	**350**	11 037	1 200	9 837	1 381	1 483	(102)
Autres projets d'immobilisations	**3 218**	**3 179**	**1 727**	**2 391**	**1 823**	3 089	755	2 334	645	677	(32)
DÉPENSES TOTALES	**163 619**	**104 852**	**64 809**	**61 348**	**30 661**	126 174	91 442	34 732	101 221	44 528	56 693
EXCÉDENT DU FINANCEMENT SUR LES DÉPENSES	**6 600**	**10 570**	**-**	**-**	**-**	**2 951**	**-**	**(2 951)**	**2 585**	**-**	**(2 585)**
						-	-	-		-	-

ANNEXES

ANNEXE A – EXAMEN DE RENDEMENT DU PLAN D'ENTREPRISE DE 2012-2013 À 2016-2017

ANNEXE B – AAP ET DESCRIPTION DU MODÈLE LOGIQUE DE LA SPFL

ANNEXE C – LISTE DES ABBRÉVIATIONS

ANNEXE A – EXAMEN DE RENDEMENT DU PLAN D'ENTREPRISE DE 2012-2013 À 2016-2017

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. Il a été fait rapport des éléments à risque élevé à Montréal dans le cas des ponts Jacques Cartier, de l'île des Sœurs et Champlain, ainsi que son corridor, y compris 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 continuent de collaborer avec le Conseil national de recherches et d'autres associations dans le contexte d'innovations et de technologies nouvelles. 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 : • adaptation des technologies du béton haute performance (BHP) 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 Surveillance par satellite utilisée aussi sur le pont Champlain à Montréal
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 pour tous les autres structures ont été identifiés et sont à l'étude.
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 quotidien	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. Seuls les travaux liés à la sécurité et à la fonctionnalité sont entrepris.

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 nouveau pont doit ouvrir en 2013.
	Pont Honoré-Mercier – 135 M$	2012-2013	Atteint en partie – Les travaux se poursuivent sur la partie fédérale du pont et devraient être terminés en 2014-2015. On a défini un financement supplémentaire lié au retard attribuable aux questions de compétence en matière ouvrière entre les travailleurs mohawks et la province de Québec et à la décision du MTQ de se retirer du projet conjoint de remplacement du tablier.
	Réfection du complexe douanier de Sault Ste. Marie - 51,4 M$	2012-2015	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 la date révisée d'achèvement du projet est 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 proposées au pont des Mille-Îles en janvier 2013 et au pont international de la voie maritime en 2017-2018. 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 argumentaire à soumettre au gouvernement pour la réfection de l'installation de l'ASFC aux Mille-Îles.	Présentation de l'argumentaire au gouvernement.	2012-2013	Atteint – Plan d'investissement Par-delà la Frontière annoncé par le membre du parlement de la région.

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)2	2012-2013	Atteint
	Nombre de rapports satisfaisant aux exigences qui sont produits à temps	Une fois par année	Atteint – Rapport annuel, Rapport sur la *Loi sur l'accès à l'information*, Rapport sur la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, 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 – Trois vérifications internes ont été réalisées portant sur les accords internationaux de la SPFL et une vérification à échelle de l'entreprise des cadres de contrôle de budget en place.
2. Terminer l'élaboration du cadre de gestion du risque d'entreprise (GRE).	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 – AAP ET DESCRIPTION DU MODÈLE LOGIQUE DE LA SPFL

Le modèle logique démontre comment la SPFL et ses filiales qu'elles reçoivent ou non des crédits parlementaires réalisent leurs leurs activités principales et secondaires ainsi que les résultats stratégiques de la SPFL sont liés à son mandat et comment leurs résultats stratégiques reflètent les priorités du gouvernement du Canada. Le modèle logique permet à la SPFL de se concentrer clairement sur ses trois grandes priorités au cours des cinq prochaines années, à savoir la sûreté des ponts, un financement durable et la structure de l'entreprise. Toutes les activités et réalisations de la SPFL le sont dans le cadre de son plan stratégique et sont livrées par ses trois filiales PJCCI, CPIVM et la SPRSM.

L'AAP de la SPFL « Construction du nouveau pont à travée basse du chenal nord à Cornwall en Ontario ainsi que les améliorations aux infrastructures connexes » est approuvé par le Conseil du Trésor et a été intégré au modèle logique de la SPFL. Ce modèle logique est destiné à aider à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation grâce à une gestion globale des risques, l'optimisation de la performance dans la planification et l'exécution des travaux, ainsi que d'assurer une information d'entreprise et une mesure du rendement plus efficace. La réalisation de ces objectifs permettra à la SPFL de remplir son mandat qui est de fournir le plus haut niveau d'administration, de manière à ce que ses ponts et structures associées soient sûrs et efficaces pour les utilisateurs.

Résultat stratégique

Passage sécurisé et efficace sur les infrastructures entretenues, exploitées et gérées par la SPFL.

Pour atteindre ce résultat, la SPFL a deux activités principales et deux activités secondaires :

Activité principale n° 1 — Construire et remettre en état, gestion et exploitation

Cette activité comprend tous les importants travaux de remises en état et les nouveaux projets de construction ainsi que d'autres dépenses importantes associées, destinées à assurer la sécurité et la sûreté des ponts et des structures associées de la SPFL. Aussi, cette activité consiste en la direction et le contrôle quotidien de l'exploitation sur tous les ponts de la SPFL et leurs structures associées, y compris l'entretien et les réparations cycliques assurant en permanence la sécurité et la sûreté de ces actifs, ainsi que les activités génératrices de revenus. Cette activité est similaire dans tous les endroits. Cependant, les modèles de financement diffèrent sensiblement et renforcent la complexité

Activité secondaire 1.1 – Ponts internationaux

Cette activité secondaire comprend de grands projets d'investissement spécifiques sur les ponts et structures associées, y compris les installations de l'ASFC, conformément aux exigences. Les projets financés par des crédits parlementaires comprennent : Sault Ste. Marie, PCN et futures installations de l'ASFC à Cornwall et aux Mille-Îles. Cette activité secondaire comprend aussi les opérations de péage, les inspections, l'entretien périodique et les réparations, la sécurité, la coordination avec les intervenants internationaux et les communautés et la promotion du passage ainsi que la fourniture et la gestion des installations de douane de l'ASFC. L'exploitation est gérée par un accord international avec les États-Unis et une représentation commune aux conseils d'administration respectifs. Le modèle de financement est celui de l'autosuffisance d'exploitation, ainsi le bénéfice net de l'exploitation est partagé en conformité avec les accords internationaux. L'objectif est que le bénéfice net soit suffisant pour financer, au moins partiellement sur le long terme, les activités de construction et de remise en état.

Activité secondaire 1.2 – Ponts intérieurs

Cette activité secondaire comprend de grands projets d'investissement spécifiques pour les ponts fédéraux intérieurs et structures associées à Montréal. Les principaux projets en cours comprennent : le pont Honoré-Mercier, le nouveau corridor du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et le pont de l'Île-des- Sœurs. Ils sont entièrement financés par des crédits parlementaires ou font l'objet de la proposition de financement quinquennale courante. Cette activité secondaire comprend aussi l'exploitation, les inspections, l'entretien périodique et les réparations, la sécurité, la coordination avec les intervenants municipaux et provinciaux et la gestion des sites contaminés de tous les ponts fédéraux domestiques et structures associées à Montréal. L'exploitation de ce système de ponts est principalement financée par des crédits parlementaires avec quelques activités génératrices de revenus telles que les recettes provenant de la publicité.

Activité principale n° 2 — Services internes

Les services internes à la SPFL regroupent des activités et des ressources de soutien aux programmes et autres obligations de la Société. Ces services incluent la gouvernance, le soutien de gestion et des services de soutien de gestion liés à la finance, la planification stratégique, les communications et les ressources humaines. Cette expertise est intégrée à tous les programmes afin de permettre une saine gestion du risque, assurer que les projets viennent à terme tout en maintenant une liaison avec les agences fédérales externes. La communication aux intervenants portant sur les nouveaux projets, la portée, les échéanciers et les avis publics portant sur la circulation sont offertes par le biais de médias sociaux incluant des sites de blogues, des comptes Twitter et autres outils de communication.

ANNEXE C – 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)