



1999  
*Rapport annuel* 2000



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

Canada

# SOMMAIRE

---

01

Notre mission

02

À l'honorable David Collenette  
*Ministre des Transports du Canada*

05

Rapport du président

06

Activités de la Société

09

Rapport d'exploitation

14

Tableau synoptique

15

États financiers

27

Historique

29

Organigramme

30

Conseil d'administration et direction



# MISSION



*Au cœur de l'activité économique de la région métropolitaine de Montréal, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a pour mission de gérer, d'exploiter et d'entretenir le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure, la section fédérale du pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'Estacade du pont Champlain afin d'offrir à leurs usagers un passage sécuritaire et efficace.*



# RESEARCH AND DEVELOPMENT





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

Le 29 mai 2000

L'Honorable David Collenette, C.P., député  
Ministre des Transports

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour l'exercice terminé le 31 mars 2000.

J'ai le plaisir de vous informer que, conformément à ses objectifs de maintenir en bon état les infrastructures sous sa responsabilité, la Société a entrepris, avec succès, durant l'exercice, des projets d'entretien majeur totalisant 18 millions de dollars permettant un passage sécuritaire et efficace à plus de 123 millions de véhicules. La Société prépare actuellement un projet majeur de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. Le calendrier vise toujours l'exécution des travaux sur le pont en 2001 et 2002.

Durant l'exercice 1999-2000, la gestion de l'Estacade du pont Champlain a été confiée à la Société. Dans le but d'aider à décongestionner les ponts, la Société et un organisme du gouvernement provincial ont entrepris une étude sur la possibilité d'utiliser l'Estacade pour le transport en commun entre la Rive-Sud et l'île de Montréal.

Le présent Rapport annuel comprend également les états financiers de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000 tels que vérifiés par le Vérificateur général du Canada.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le Président,

**Michel Fournier**



# RESEARCH & DEVELOPMENT

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-

## RAPPORT DU PRÉSIDENT



Dans le cadre de son mandat de procurer au public un passage sécuritaire et efficace sur ses ouvrages, j'ai le plaisir de vous informer que les infrastructures de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ont été maintenues en bonne condition permettant ainsi le passage d'environ 123 millions de véhicules entre Montréal et la Rive-Sud cette année. Mentionnons que l'achalandage par voie de circulation pour les ponts Champlain et Jacques-Cartier est supérieur à 8 millions de véhicules par année, soit les densités de circulation les plus élevées en Amérique du Nord.

La Société a mis de l'avant et entrepris durant l'année plusieurs projets d'entretien majeur des infrastructures totalisant 18 millions de dollars. Ces travaux d'entretien ont été exécutés en maintenant au minimum l'impact sur la circulation. En effet, en raison des travaux importants de réfection de pavage sur le pont Champlain, la Société a instauré un système limitant le temps de fermeture des voies de circulation et a implanté un système de circulation à contresens, minimisant ainsi la perturbation dans les déplacements des usagers.

Les travaux d'entretien ont été effectués dans le cadre des programmes de réfection des chaussées, des viaducs et des tabliers, de nettoyage et de peinture des ponts, des programmes de réparation des poutres en béton précontraint, des structures en acier et des piles et des programmes de modernisation du système de signalisation.

Le 2 décembre 1999, la Société s'est vue confier la gestion de l'Estacade du pont Champlain, infrastructure d'une longueur de 2 km sur laquelle est aménagée une piste cyclable. Sensible aux problèmes de congestion urbaine chronique, la Société a commandé une étude de faisabilité et d'impact d'implantation sur l'Estacade

d'un système de transport en commun utilisant une technologie de monorail reliant Montréal à la Rive-Sud.

Toujours dans le but de soulager la circulation sur ses ponts, la Société a proposé un projet de prolongement de l'autoroute 30 vers l'ouest, au sud de l'île de Montréal, incluant la construction de deux nouveaux ponts afin qu'une partie de la circulation contourne l'île de Montréal.

De plus, en collaboration avec la ville de Verdun, la Société a réalisé un projet de construction et de modification d'une sortie de l'autoroute 15. Ce projet a amélioré le flux de la circulation et la sécurité dans cette partie du réseau routier de la Société.

Un projet d'importance pour la Société est le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier au moyen de dalles en béton préfabriquées et suivant la méthode design-construction. L'estimation des coûts directs et indirects de ce projet d'envergure est de 120 millions de dollars. Les travaux de construction sont prévus débuter en 2001 pour se terminer en 2002.

Le présent rapport expose donc les objectifs et les réalisations de la Société durant l'année ainsi que les perspectives de l'exercice financier à venir.

Le Président,



**Michel Fournier**

## ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ



La demande pour un passage fiable, sécuritaire et efficace sur les infrastructures de la Société a augmenté significativement au cours des dernières années. Cette augmentation est attribuable, entre autres, au phénomène de l'étalement urbain, à l'accroissement de 24 % du parc automobile de la Rive-Sud de Montréal entre 1987 et 1998 et à l'augmentation du transport interprovincial et du tourisme.

La croissance de la circulation, combinée à une réduction de capacité suite aux grands travaux de réhabilitation entrepris régulièrement sur les divers ponts et tunnels reliant Montréal et la Rive-Sud, ont un effet direct sur la qualité des services fournis. Considérant les hautes densités de passages sur les infrastructures et la congestion de la circulation, le service offert au public est d'autant plus important et constitue une préoccupation majeure pour la Société.

Les conditions économiques, sociales et démographiques justifient la poursuite d'un des objectifs de la Société, soit de continuer le programme d'entretien majeur afin que les infrastructures soient entretenues de façon optimale et qu'elles demeurent sécuritaires.

Ainsi, les infrastructures sous la responsabilité de la Société font l'objet d'inspections annuelles détaillées par des consultants experts dans le domaine. La planification des programmes d'entretien majeur est faite à partir des résultats de ces inspections. L'utilisation de sels déglaçants, les conditions climatiques rigoureuses et l'augmentation soutenue de la circulation contribuent à la détérioration et au vieillissement des infrastructures, nécessitant un programme annuel d'entretien majeur.

Sur un total de 20,6 millions de dollars en dépenses d'entretien au cours de l'exercice 1999-2000, le programme d'entretien majeur représente 18 millions de dollars, répartis de la manière suivante :

RÉPARATION DES PILES	343 169 \$
RÉPARATION AUX STRUCTURES D'ACIER	1 898 848 \$
PROGRAMME DE NETTOYAGE ET DE PEINTURE	5 928 357 \$
RÉPARATION DES POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAIT	1 311 601 \$
TABLIER DES PONTS	3 152 242 \$
CHAUSSÉES ET VIADUCS	1 272 736 \$
SIGNALISATION	631 712 \$
AUTRES	3 194 788 \$

La Sûreté du Québec assure les services policiers sur l'autoroute Bonaventure et sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain aux termes d'une entente contractuelle.

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



## Perspectives

Les infrastructures gérées par la Société, notamment les ponts Jacques-Cartier, Champlain et Honoré-Mercier, jouent un rôle important dans le développement économique régional, interprovincial, national et international. Dans ce sens, la Société prévoit poursuivre son Programme d'entretien majeur des infrastructures et initier le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

Au cours de l'exercice à venir, en collaboration avec La Société des ponts fédéraux Limitée, la Société prévoit procéder au remplacement du système de surveillance par caméra sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain et sur l'autoroute Bonaventure. La technologie de fibre optique sera utilisée et les nouveaux équipements et systèmes implantés seront ainsi plus performants, efficaces et fiables. Ils couvriront également un territoire plus vaste. Dans le but d'améliorer le service pour le public qui emprunte le réseau routier de la région métropolitaine, la Société est en pourparlers avec le Ministère des transports du Québec afin d'envisager l'intégration de ce nouveau système de surveillance à celui du ministère.

Également, suite au transfert de la portion fédérale du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) à la Société en 1998, des inspections détaillées ont été réalisées sur la condition de ces infrastructures. Les résultats de ces inspections démontrent l'importance de réaliser des travaux majeurs afin d'assurer la pérennité de ces infrastructures.

Des plans d'intervention ont ainsi été développés et des programmes d'entretien seront entrepris sur le pont Honoré-Mercier et dans le tunnel de Melocheville. La Société entreprendra, entre autres, un programme important de nettoyage et de peinture de la structure du pont Honoré-Mercier.

Sur le plan des communications électroniques, la Société développe actuellement un site Internet (<http://www.pjcci.ca>) où seront transmis des renseignements relatifs à la Société et à ses infrastructures. En effet, la Société reçoit du public de nombreuses demandes d'information et ce moyen de communication permettra d'y répondre et de mettre en valeur la contribution du gouvernement du Canada au développement économique des grands centres urbains.

La Société poursuivra ses initiatives en matière de services aux usagers et continuera d'améliorer ses programmes d'entretien et d'évaluation de ses infrastructures en utilisant toutes les ressources dont elle dispose.

Les conditions économiques, sociales et démographiques justifient la poursuite de ses objectifs et la Société est fière de contribuer positivement au développement de la région de Montréal, du Québec et de l'est du Canada.



CHAMPLAIN

AND THE SCIENCE



## Revue de l'année



### Rapport sur les objectifs généraux de 1999-2000

Au cours de l'exercice 1999-2000, la Société a progressé dans l'atteinte de ses objectifs, soit :

**1) Poursuivre la mise en application des programmes d'entretien majeur en cours afin d'assurer le maintien des normes de sécurité acceptables sur les ponts, l'autoroute et le tunnel.**

Durant l'exercice 1999-2000, la Société a mis en place d'importants programmes continus de réfection afin d'atteindre cet objectif. Ainsi, des travaux, dont le coût s'élève à 18 millions de dollars, ont été entrepris sur ses infrastructures au cours de l'exercice.

Sur le pont Jacques-Cartier, on compte notamment les contrats de peinture et de réparation de l'acier structural, ainsi que divers travaux d'ingénierie effectués dans l'avant-projet de remplacement du tablier.

Sur le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure, les projets les plus importants sont la peinture d'une portion de la travée principale, la réfection de la chaussée et des viaducs, la réparation de poutres de béton précontraint et du tablier ainsi que la construction d'une nouvelle sortie de l'autoroute 15 vers la rue Wellington.

Sur le pont Honoré-Mercier, le projet le plus important est celui du nettoyage et de la peinture de certaines travées du pont.

De plus, la Société a soumis au Conseil du Trésor au cours de l'exercice 1999-2000, un nouveau programme quinquennal d'entretien majeur couvrant la période de 2000-2001 à 2004-2005 en vue de poursuivre les travaux de réfection des ponts, de l'autoroute et du tunnel.

En excluant le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, le coût de ce programme quinquennal s'élève à 128 millions de dollars.

### **2) Remplacer le tablier du pont Jacques-Cartier.**

La planification de la construction et la conception technique du projet de remplacement du tablier du pont ont progressé au cours de l'exercice 1999-2000.

En janvier 2000, la Société lançait un appel public de préqualification pour la réalisation du projet de remplacement du tablier.

Au mois de mars 2000, suite à l'évaluation des dossiers de préqualification, la Société a invité les entreprises qualifiées à présenter une soumission pour la réalisation du projet design-construction pour le remplacement du tablier. Ces soumissions doivent être déposées au plus tard le 14 juillet 2000.

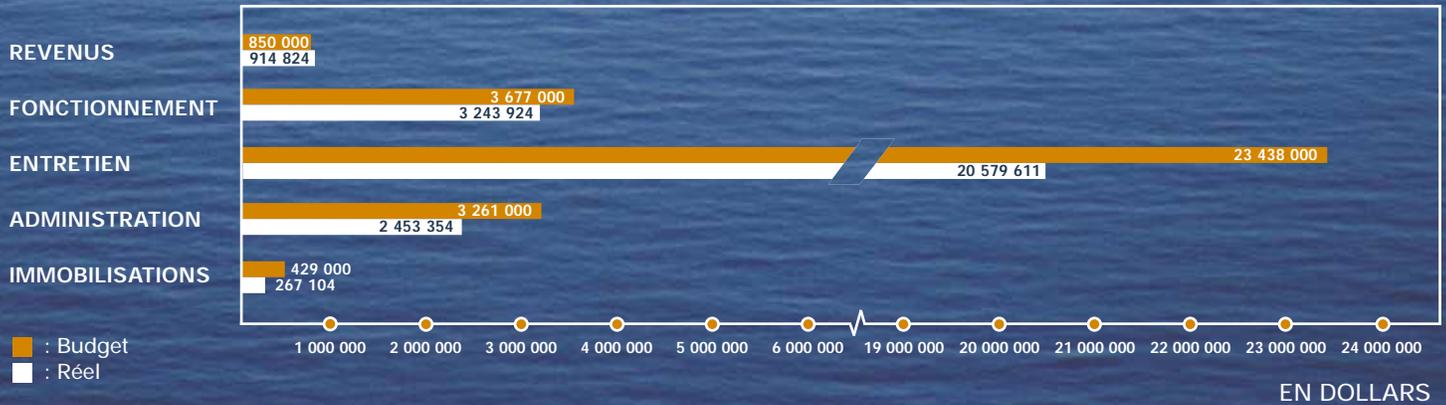
L'adjudication du contrat est prévue à l'automne 2000. Les travaux sur le pont devraient commencer en avril 2001 et se terminer en novembre 2002 avec interruption des travaux de novembre 2001 à avril 2002.

### **3) Poursuivre l'amélioration de la structure administrative de la Société.**

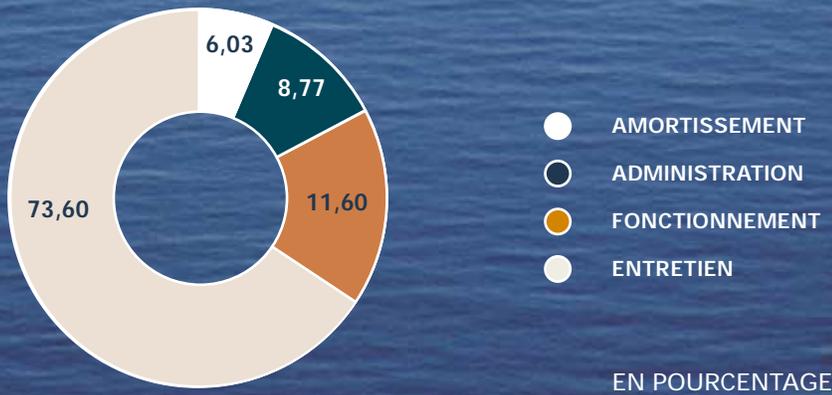
La Société a continué à recourir aux services spécialisés fournis par le secteur privé dans les domaines de la gestion, de l'ingénierie, des services juridiques, des relations publiques et de la construction.

La Société s'est dotée d'un nouveau système de gestion documentaire afin de mieux répondre à ses besoins d'entreprise, aux exigences de sa clientèle et de ses fournisseurs. Ce système informatisé permettra, une fois l'installation terminée, de gérer tous les documents, de leur création ou réception jusqu'à leur archivage ou destruction.

### COMPARATIF BUDGET-RÉEL 1999-2000



### DISTRIBUTION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION 1999-2000



### RÉPARTITION DES REVENUS ET DÉPENSES 1999-2000 PAR INFRASTRUCTURE

	Pont Jacques-Cartier	Pont Champlain et autoroute Bonaventure	Pont Honoré-Mercier	Tunnel de Melocheville	Estacade du Pont Champlain	Total
<b>REVENUS</b>	399 496 \$	487 185 \$	25 538 \$	2 605 \$	– \$	914 824 \$
<b>DÉPENSES</b>						
Fonctionnement	1 081 200 \$	2 162 724 \$	– \$	– \$	– \$	3 243 924 \$
Entretien	7 499 796	11 674 286	1 133 891	261 722	9 916	20 579 611
Administration	928 977	1 375 648	119 985	27 695	1 049	2 453 354
Amortissement	31 024	1 032 328	472 079	–	150 000	1 685 431
<b>Total des dépenses</b>	<b>9 540 997 \$</b>	<b>16 244 986 \$</b>	<b>1 725 955 \$</b>	<b>289 417 \$</b>	<b>160 965 \$</b>	<b>27 962 320 \$</b>



### Services aux usagers

En collaboration avec La Société des ponts fédéraux Limitée, des panneaux à messages variables électroniques ont été installés sur les ponts Champlain et Jacques-Cartier de même que sur l'autoroute Bonaventure dans le but d'améliorer le service aux usagers et d'augmenter leur sécurité. Ces panneaux, utilisés par la Société, sont composés d'un écran numérique donnant aux usagers des informations récentes sur les conditions routières et la circulation. Les automobilistes peuvent ainsi réagir face aux incidents ou travaux routiers qui surviennent sur les infrastructures de la Société, des municipalités avoisinantes ou du réseau routier de la province de Québec.

Ce programme de signalisation mis sur pied par La Société des ponts fédéraux Limitée s'autofinancera par les revenus engendrés par l'implantation sur le territoire de la Société, de trente sites pour des panneaux publicitaires loués à une entreprise du secteur privé suite à un appel d'offres.

La Société a également conclu et entériné une nouvelle entente avec la Sûreté du Québec qui assure les services policiers et de sécurité publique sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain et sur l'autoroute Bonaventure. En collégialité avec la Sûreté du Québec, de nouvelles avenues ont été identifiées, étudiées et proposées pour améliorer la surveillance du réseau routier.

La Société a commandé une étude dont l'objet était d'analyser de façon globale, la problématique actuelle du transport de personnes et de marchandises pour la grande région de Montréal à court, moyen et long terme, afin de trouver les solutions pour optimiser l'utilisation des

infrastructures et augmenter le niveau de service aux usagers dans les années à venir. Le but était de sensibiliser le public et les preneurs de décision à l'augmentation de la circulation sur les ponts, de solliciter des débats sur le sujet et d'influencer positivement le plan de transport du Ministère des transports du Québec.

Ainsi, la Société a étudié la faisabilité d'un monorail reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal. Un tel projet desservirait les usagers à partir du stationnement incitatif Chevrier situé près de l'autoroute 10 et l'autoroute 30 jusqu'au centre-ville de Montréal.

Consciente que la sécurité des usagers est primordiale, la Société a développé un plan d'intervention spécifique au tunnel de Melocheville et est en voie d'installer une génératrice d'urgence qui assurera le bon fonctionnement des systèmes de ventilation, d'éclairage et de pompage d'eau dans le tunnel lors d'une panne électrique.

Sensible aux enjeux environnementaux affectant ses activités journalières, la Société a pris les mesures nécessaires pour s'y attaquer et élaborer des solutions.

De plus, la Société gère environ 7 km de pistes cyclables. Dans ce sens, les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier incluent le remplacement du trottoir, du côté amont, par une piste cyclable.

La restructuration administrative et l'expansion de la Société suite au transfert de nouvelles infrastructures ont incité la Société à devancer sa décision de déménager ses bureaux. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> août 1999, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée occupe des nouveaux locaux qui répondent mieux aux besoins actuels et futurs de la Société.



TRAVEL EN COURS

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-



## Analyse financière

### Revenus

Les revenus totaux de 914 824 \$ dépassent de 64 824 \$ ou de 7,6 % la somme de 850 000 \$ prévue au budget. Cette augmentation nette est attribuable en grande partie à l'octroi de nouveaux baux et permis.

### Dépenses

Les dépenses inscrites initialement au budget de la Société totalisaient 31 464 000 \$ pour l'exercice 1999-2000.

Au 31 mars 2000, la Société a enregistré pour 1999-2000 des dépenses totales de 27 962 320 \$, soit 3 501 680 \$ ou 11 % de moins que le montant initialement prévu au budget pour l'exercice. Cette différence est attribuable principalement aux résultats favorables des soumissions, au report de projets d'entretien majeur et à la négociation d'une nouvelle entente avec la Sûreté du Québec.

### Immobilisations

Les dépenses en immobilisations pour l'exercice se sont chiffrées à 267 104 \$, comparativement au montant budgété de 429 000 \$ pour la même période. Cette différence s'explique principalement par le fait que certains projets ont été révisés ou reportés à un exercice subséquent.

Les principales acquisitions de l'exercice correspondent à des véhicules, à une génératrice qui sera installée au tunnel de Melocheville et à de l'équipement informatique.

Le 2 décembre 1999, la gestion de l'Estacade du pont Champlain a été transférée à la Société. La valeur nette comptable estimée de cet actif, à la date du transfert, s'élevait à 2 400 000 \$.

## Crédit parlementaire

Le crédit parlementaire approuvé pour la Société pour l'exercice 1999-2000 se chiffrait à 28 079 000 \$.

Le crédit réel requis pour combler l'excédent des dépenses sur les revenus et pour financer les dépenses en immobilisations s'est élevé à 25 435 033 \$, pour une différence de 2 643 967 \$ ou de 9 % du crédit total approuvé.

Le Directeur général,

Glen P. Carlin, ing.

# TABLEAU SYNTHÉTIQUE

## Rétrospective quinquennale

DESCRIPTION	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
<b>DONNÉES FINANCIÈRES</b>					
EN MILLIERS DE DOLLARS					
<b>Revenus</b>					
Baux et permis	472 \$	478 \$	460 \$	489 \$	557 \$
Intérêts	201	125	101	160	150
Autres sources	176	207	177	173	207
	849	810	738	822	914
<b>Dépenses</b>					
Entretien	24 126	22 901	24 627	17 180	20 580
Fonctionnement	3 403	3 470	3 519	3 580	3 244
Administration	1 776	1 987	2 303	2 367	2 453
Amortissement	1 167	1 189	1 137	1 324	1 685
	30 472	29 547	31 586	24 451	27 962
<b>Remboursement de la TPS et TVQ relatifs aux exercices 1993 à 1997</b>	-	-	4 210	-	-
<b>Pertes avant le financement du gouvernement et l'impôt</b>	29 623	28 737	26 638	23 629	27 048
<b>Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation</b>	28 445	27 563	25 477	22 265	25 168
<b>Amortissement de l'aide en capital reportée</b>	138	159	107	73	88
<b>Perte avant impôt</b>	1 040	1 015	1 054	1 291	1 792
<b>Impôt sur les grandes sociétés</b>	(5)	5	4	3	-
<b>Perte nette</b>	1 035 \$	1 020 \$	1 058 \$	1 294 \$	1 792 \$
<b>CRÉDIT PARLEMENTAIRE</b>					
Exploitation	28 445 \$	27 563 \$	25 477 \$	22 265 \$	25 168 \$
Immobilisations	59	222	16	119	267
<b>TOTAL</b>	28 504 \$	27 785 \$	25 493 \$	22 384 \$	25 435 \$

# EMIS FINANCERS



## Rapport de la Direction

Les états financiers de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel relèvent de la compétence de la direction de la Société et ont été approuvés par son Conseil d'administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations établies en fonction du meilleur jugement de la direction. Les renseignements figurant ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

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

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

Il appartient au Vérificateur général du Canada de vérifier les états financiers et de faire rapport.

Le Directeur général,

**Glen P. Carlin**, ing.

Le 1<sup>er</sup> mai 2000



## Rapport du Vérificateur

Au Ministre des Transports,

J'ai vérifié le bilan de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée au 31 mars 2000 et les états des résultats et du déficit, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour le Vérificateur général du Canada,

**Richard Flageole, FCA**  
*Vérificateur général adjoint*

Ottawa, Canada  
Le 1<sup>er</sup> mai 2000



## Bilan

au 31 mars

	2000	1999
<b>ACTIF</b>		
<b>ACTIF À COURT TERME</b>		
Encaisse et dépôts à terme	2 998 528 \$	3 035 127 \$
Débiteurs	870 969	238 485
Montant à recevoir du Canada	3 990 252	3 660 005
	<b>7 859 749</b>	<b>6 933 617</b>
<b>IMMOBILISATIONS</b> (notes 3 et 4)	12 816 284	11 834 611
	<b>20 676 033 \$</b>	<b>18 768 228 \$</b>
<b>PASSIF ET AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>		
<b>PASSIF À COURT TERME</b>		
Créditeurs	4 357 374 \$	3 487 738 \$
Montant dû à la société mère	96 523	5 462
Revenus perçus d'avance	214 336	248 901
	<b>4 668 233</b>	<b>3 742 101</b>
<b>PROVISION POUR PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI</b>	613 732	419 596
<b>AIDE EN CAPITAL REPORTÉE</b> (note 5)	453 802	274 324
	<b>5 735 767</b>	<b>4 436 021</b>
<b>ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS</b> (notes 8 et 9)		
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>		
Capital-actions		
Autorisé – 50 actions sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré – 1 action	100	100
Capital d'apport	38 509 556	36 109 556
Déficit	(23 569 390)	(21 777 449)
	14 940 266	14 332 207
	<b>20 676 033 \$</b>	<b>18 768 228 \$</b>

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

Approuvé par le Conseil d'administration :

Michel Fournier, administrateur

Yvon Bourget, administrateur



## État des résultats et du déficit pour l'exercice terminé le 31 mars

	2000	1999
<b>REVENUS</b>		
Baux et permis	557 188 \$	488 903 \$
Intérêts	150 417	159 842
Autres sources	207 219	173 064
	<b>914 824</b>	<b>821 809</b>
<b>DÉPENSES</b>		
Entretien	20 579 611	17 179 450
Fonctionnement	3 243 924	3 580 442
Administration	2 453 354	2 367 108
Amortissement	1 685 431	1 324 207
	<b>27 962 320</b>	<b>24 451 207</b>
<b>PERTE AVANT LE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT ET L'IMPÔT</b>	<b>27 047 496</b>	<b>23 629 398</b>
<b>CRÉDIT PARLEMENTAIRE POUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>25 167 929</b>	<b>22 265 313</b>
<b>AMORTISSEMENT DE L'AIDE EN CAPITAL REPORTÉE (note 5)</b>	<b>87 626</b>	<b>73 385</b>
<b>PERTE AVANT IMPÔT</b>	<b>1 791 941</b>	<b>1 290 700</b>
<b>IMPÔT SUR LES GRANDES SOCIÉTÉS (note 6)</b>	<b>–</b>	<b>3 349</b>
<b>PERTE NETTE</b>	<b>1 791 941 \$</b>	<b>1 294 049 \$</b>
<b>DÉFICIT AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>21 777 449</b>	<b>20 483 400</b>
<b>DÉFICIT À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>23 569 390 \$</b>	<b>21 777 449 \$</b>

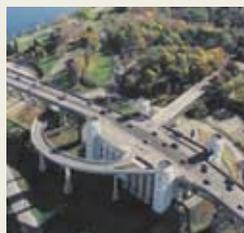
Les notes ci-jointes font partie intégrante des présents états financiers.



## *État du capital d'apport* *pour l'exercice terminé le 31 mars*

	2000	1999
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	36 109 556 \$	31 672 261 \$
<b>TRANSFERT DU PONT HONORÉ-MERCIER ET DU TUNNEL DE MELOCHEVILLE</b>	–	4 437 295
<b>TRANSFERT DE L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN (note 3)</b>	2 400 000	–
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	38 509 556 \$	36 109 556 \$

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



## État des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 mars

	2000	1999
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Perte nette	(1 791 941) \$	(1 294 049) \$
Éléments hors caisse		
Amortissement	1 685 431	1 324 207
Amortissement de l'aide en capital reportée	(87 626)	(73 385)
Augmentation de la provision pour prestations de cessation d'emploi	194 136	43 227
Variation nette des éléments du fonds de roulement à l'exclusion de l'encaisse et dépôts à terme	(36 599)	36 152
<b>TOTAL</b>	<b>(36 599)</b>	<b>36 152</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations	(295 755)	(120 548)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	28 651	1 380
<b>TOTAL</b>	<b>(267 104)</b>	<b>(119 168)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations	267 104	119 168
<b>TOTAL</b>	<b>267 104</b>	<b>119 168</b>
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES</b>		
	(36 599)	36 152
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	3 035 127	2 998 975
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	<b>2 998 528 \$</b>	<b>3 035 127 \$</b>

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



## Notes aux états financiers au 31 mars 2000

### 1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

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

Depuis le 1er décembre 1978, la Société a la responsabilité de la gestion, de l'entretien et du contrôle des ponts Jacques-Cartier, Champlain ainsi que d'une section de l'autoroute Bonaventure. La Société assume également, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1998, les mêmes responsabilités pour la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville.

La gestion de l'Estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) d'une longueur de 2 km, a été transférée du ministre des Transports à la Société le 2 décembre 1999.

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

### 2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

#### a) Crédit parlementaire

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

La portion du crédit parlementaire utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables est comptabilisée comme aide en capital reportée au bilan et est amortie selon la même base que les immobilisations connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations non amortissables est comptabilisée au capital d'apport.

Tout solde du crédit parlementaire auquel la Société a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada.

#### b) Immobilisations

Les immobilisations prises en charge le 1er décembre 1978 et le 1er octobre 1998 furent comptabilisées à leur valeur comptable dans les livres du Conseil des ports nationaux et de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, avec la contrepartie au capital d'apport. L'immobilisation transférée du ministre des Transports, le 2 décembre 1999, fût comptabilisée à son coût initial moins l'amortissement estimé au moment du transfert, avec la contrepartie au capital d'apport. Les immobilisations acquises subséquemment sont comptabilisées au prix coûtant.

Les immobilisations sont amorties sur leur durée économique prévue, selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants :

PONT HONORÉ-MERCIER	5,1 %
PONT JACQUES-CARTIER	4,8 %
PONT CHAMPLAIN	2,5 %
ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN	2,5 %
VÉHICULES ET ÉQUIPEMENT	10,0 % ET 20,0 %



## Notes aux états financiers au 31 mars 2000

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

Le coût de la section de l'autoroute Bonaventure dont elle a la charge ainsi que le coût initial du pont Jacques-Cartier sont complètement amortis.

### c) Revenus perçus d'avance

Les revenus de baux et permis perçus par anticipation sont inscrits comme revenus perçus d'avance.

### d) Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi telles que le prévoient leur convention collective et leurs conditions d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées.

### e) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Jusqu'au 31 mars 2000, les employés et la Société partageaient également le coût du régime. Cette contribution représente la responsabilité totale de la Société. À compter du 1er avril 2000, la Société versera des cotisations plus élevées correspondant au plein montant des contributions d'employeur. Ce montant, exprimé en pourcentage des cotisations des employés, variera d'un exercice à l'autre selon les besoins dictés par l'expérience. Les contributions pour services courants et pour services passés admissibles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services passés est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

### f) Incertitude relative à la mesure

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

## 3. TRANSFERT DE L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

L'Estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) a été transférée sans contrepartie du ministre des Transports à la Société, le 2 décembre 1999. La valeur nette de l'immobilisation à cette date a été évaluée à :

COÛT	18 000 000 \$
AMORTISSEMENT CUMULÉ ESTIMÉ	15 600 000
VALEUR COMPTABLE NETTE ESTIMÉE	2 400 000 \$



## Notes aux états financiers au 31 mars 2000

### 4. IMMOBILISATIONS

	2000		1999	
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR COMPTABLE NETTE	VALEUR COMPTABLE NETTE
TERRAINS	3 678 846 \$	– \$	3 678 846 \$	3 678 846 \$
PONTS ET ROUTES	104 259 056	95 575 420	8 683 636	7 884 922
VÉHICULES ET ÉQUIPEMENT	1 471 430	1 118 417	353 013	270 843
IMMOBILISATIONS EN COURS	100 789	–	100 789	–
	<b>109 510 121 \$</b>	<b>96 693 837 \$</b>	<b>12 816 284 \$</b>	<b>11 834 611 \$</b>

### 5. AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

	2000	1999
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	274 324 \$	228 541 \$
CRÉDIT PARLEMENTAIRE POUR FINANCER L'ACQUISITION D'IMMOBILISATIONS AMORTISSABLES	267 104	119 168
AMORTISSEMENT	(87 626)	(73 385)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	<b>453 802 \$</b>	<b>274 324 \$</b>

### 6. IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1998, la Société est une filiale en propriété exclusive d'une société d'État fédérale non assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada* et de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Québec*. La Société n'est donc plus assujettie aux dispositions de ces lois. Conséquemment, au 31 mars 2000, aucune provision d'impôt sur les bénéfices n'a été comptabilisée.

### 7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. La Société s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Les opérations sont mesurées à la valeur d'échange qui est le montant de la contrepartie établie par les apparentés.

En plus des opérations décrites ailleurs dans les états financiers, la Société a fourni des services administratifs et d'ingénierie pour 45 686 \$ (nil en 1999) à la société mère (La Société des ponts fédéraux Limitée).



## Notes aux états financiers au 31 mars 2000

La Société a payé un montant de 219 422 \$ (13 683 \$ en 1999) à la société mère pour des services administratifs et d'ingénierie. En 1999, ces services avaient été fournis par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent pour un montant de 152 192 \$.

Au 31 mars 2000, la Société détient un dépôt de sécurité de 100 000 \$ au nom de la société mère.

### 8. ENGAGEMENTS

Le montant minimum qui sera versé au cours des prochains exercices, en vertu d'une entente pour services de police, qui se termine le 30 juin 2002, s'établit à 2,9 millions de dollars sur une base annuelle.

La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 4 754 261 \$ jusqu'en 2007. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices s'élèvent à 2 350 402 \$ en 2001, 929 718 \$ en 2002, 753 917 \$ en 2003, 216 067 \$ en 2004, 216 067 \$ en 2005 et 288 090 \$ pour les exercices suivants.

### 9. ÉVENTUALITÉS

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

### 10. TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

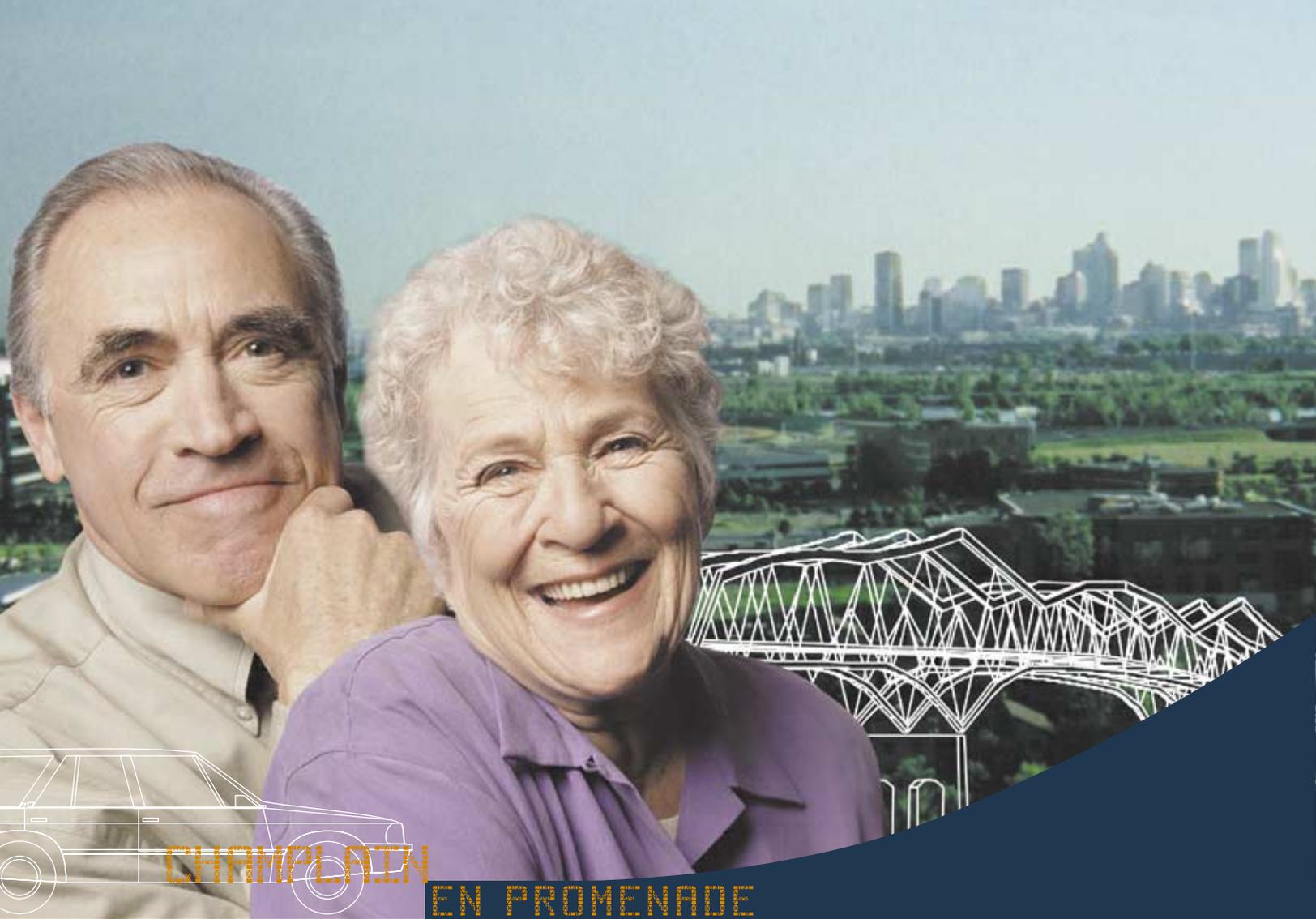
Dans le cadre de sa mission, la Société doit exécuter des travaux majeurs sur le tablier du pont Jacques-Cartier. La Société a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor afin de lancer un appel d'offres pour un projet design-construction, d'une durée de trois ans, pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. La construction sur le pont est prévue débuter en avril 2001 et se terminer en novembre 2002. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 120 millions de dollars.

### 11. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les opérations relatives à l'encaisse, aux dépôts à terme, aux débiteurs, au montant à recevoir du Canada, aux créditeurs et au montant dû à la société mère sont effectuées dans le cours normal des activités. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapproche de leur juste valeur car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

### 12. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 1999 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.



CHAMPION

IN PROMISE



# HISTORIQUE

## Mandat et historique



### Mandat

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

### Historique

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1978, la Société est responsable de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien des ponts Jacques-Cartier et Champlain et d'une section de l'autoroute Bonaventure. Cette responsabilité incombait auparavant au Conseil des ports nationaux.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1998, la Société assume également la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la section fédérale du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville, qui relevaient auparavant de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (société aujourd'hui dissoute).

Le 2 décembre 1999, la gestion de l'Estacade du pont Champlain a été transférée du ministre des Transports à la Société.

### Le pont Jacques-Cartier

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur considéré comme le découvreur du Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe.

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus de la surface du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal.

La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 43 millions de véhicules par année, soit 51 millions de déplacements de personnes.

### Le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure

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

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



La circulation sur le pont Champlain est estimée à 49 millions de véhicules par année, soit 59 millions de déplacements de personnes, auquel il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.

#### **Le pont Honoré-Mercier**

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été Premier Ministre du Québec de 1887 à 1891.

Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et l'administration du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la Voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 km. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 27 millions de véhicules par année, soit 33 millions de déplacements de personnes.

#### **Le tunnel de Melocheville**

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction du canal de Beauharnois.

Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville (Québec), mesure environ 230 mètres de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

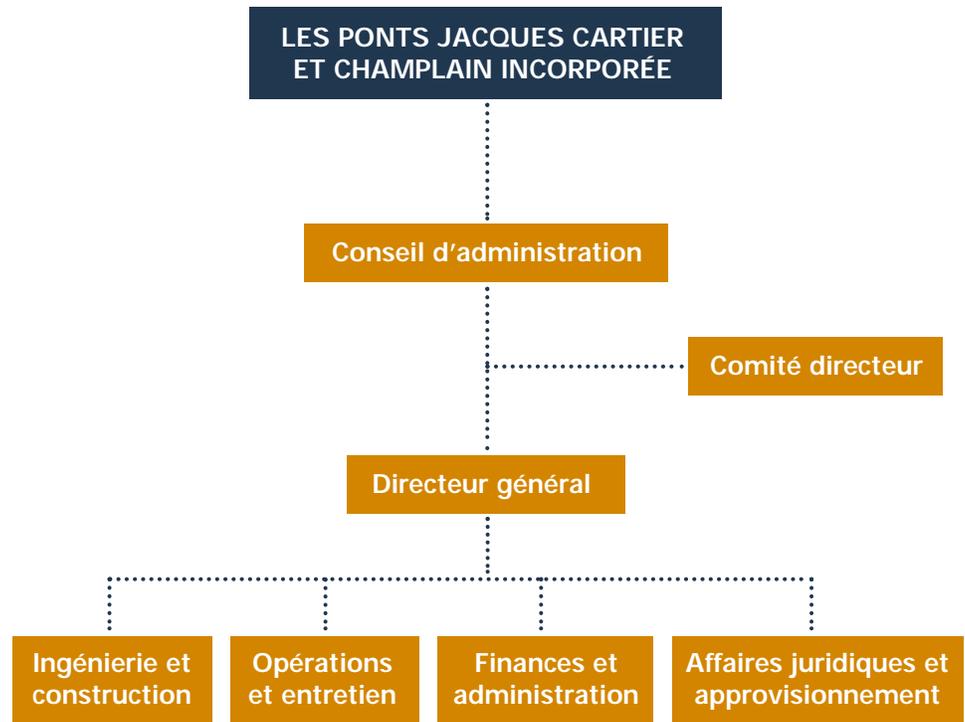
La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4 millions de véhicules par année, soit 5 millions de déplacements de personnes.

#### **Estacade du pont Champlain**

L'Estacade du pont Champlain a été construit en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île-des-Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

# ORGANIGRAMME



## Ressources humaines

Au 31 mars 2000, la Société comptait 42 postes permanents et 1 poste saisonnier, pour un total de 43 postes.

## AUTORITÉ LÉGISLATIVE

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

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Fournier, *Président*  
Yvon Bourget, *Vice-président*  
Clément Côté, *Administrateur*  
Françoise Van Winden, *Administratrice*  
Norman B. Willans, *Administrateur*

## COMITÉ DIRECTEUR

Yvon Bourget, *Président*  
Clément Côté  
Françoise Van Winden

## COMITÉ DE VÉRIFICATION

Yvon Bourget, *Président*  
Clément Côté  
Françoise Van Winden

## DIRIGEANTS ET DIRECTEURS DE SERVICE

Michel Fournier, *Président*  
Yvon Bourget, *Vice-président*  
Glen P. Carlin, *Directeur général*  
Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil et Secrétaire de la Société*  
Nathalie Rhéaume, *Directrice, Finances et administration*  
Jean-Charles Leclerc, *Directeur, Ingénierie et construction*  
Serge Harvey, *Directeur, Opérations et entretien*

NRHEAUME



On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à :

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

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

Téléphone : (450) 651-8771    Télécopieur : (450) 677-6912    Courriel : [nrheume@pjcci.ca](mailto:nrheume@pjcci.ca)

Conception et réalisation:  **interpôles**