



RAPPORT FINANCIER  
TRIMESTRIEL

**3<sup>e</sup> TRIMESTRE (T3)**

Pour les 9 mois terminés le 31 décembre 2018

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. STATUT</b>	<b>4</b>
1.1 MANDAT.....	4
1.2 MISSION, VISION ET VALEURS.....	4
1.3 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT.....	5
1.4 DIRECTION RECHERCHE ET APPLICATIONS.....	5
<b>2. RÉTROSPECTIVE DU T3 DE 2018-2019</b>	<b>8</b>
2.1 SOMMAIRE.....	8
2.2 PERSPECTIVES.....	9
<b>3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS</b>	<b>11</b>
3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS.....	11
3.2 FLUX DE TRÉSORERIE.....	13
3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES.....	13
3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS.....	21
<b>4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI</b>	<b>23</b>
4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	23
4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	24
4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2018.....	25
4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2018.....	26
4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2018.....	27
4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES.....	28



11

**+ SECTION 1**  
STATUT

# 1. STATUT

PJCCI a été constituée le 3 novembre 1978 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 30 septembre 1998, elle était une société d'État filiale à propriété exclusive de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL).

Le 1<sup>er</sup> octobre 1998, elle est devenue une filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL), une société d'État mandataire mère inscrite à la Partie I de l'Annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Le 13 février 2014, PJCCI est devenue société d'État mère inscrite à la Partie I de l'Annexe III de la LGFP. À titre de société d'État, PJCCI est assujettie à la partie X de la LGFP.

De plus, PJCCI est une société d'État mandataire de Sa Majesté en vertu du *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.* (DORS/98-568).

## 1.1 MANDAT

PJCCI est gestionnaire de la plupart des ponts et tunnels de juridiction fédérale situés dans la grande région métropolitaine de Montréal, soit le pont Champlain d'origine, le pont Jacques-Cartier, le pont de contournement de l'île des Sœurs, la section fédérale du pont Honoré-Mercier, ainsi que leurs approches, le tunnel de Melocheville et deux (2) infrastructures connexes, soit la section fédérale de l'autoroute Bonaventure et l'Estacade du pont Champlain.

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

- + Des opérations;
- + Des inspections;
- + De l'entretien;
- + Des réparations et/ou de la réhabilitation;
- + De la sécurité;
- + De la coordination avec les intervenants municipaux et provinciaux;
- + De la gestion des sites contaminés.

## 1.2 MISSION, VISION ET VALEURS

### **Notre mission**

Assurer la mobilité des usagers, la sécurité et la pérennité des infrastructures en préconisant une gestion systémique selon une approche de développement durable.

### **Notre vision**

Devenir un chef de file en gestion d'infrastructures majeures à titre d'expert innovant, de leader en mobilité et d'acteur social et urbain.

### **Nos valeurs**

L'esprit d'équipe, la transparence, la rigueur, l'innovation et l'engagement constituent les valeurs dont PJCCI s'est dotée dans l'accomplissement de sa mission.

### 1.3 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT

Les principales activités de PJCCI sont réparties dans deux (2) domaines précis, soit l'exploitation et les services administratifs. L'exploitation inclut la planification, l'ingénierie, inspection et expertise, environnement et développement durable, le bureau de projet Champlain, la construction et opérations et entretien. Ces groupes sont appuyés par une équipe en gestion de projets et une équipe en santé et sécurité au travail. Le bureau de projet Champlain assure la réalisation du programme d'entretien majeur du pont Champlain d'origine et offre son support à INFC dans le cadre du projet du Corridor du nouveau pont Samuel-De Champlain (CNPSDC). Des services administratifs, tels que les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances, les Technologies de l'information, les Ressources humaines et les Communications soutiennent ces secteurs.

Les services Planification, Environnement et développement durable, Ingénierie, Expertise, Projets et Construction planifient et gèrent les activités ayant trait à la gestion des actifs et aux principaux projets de construction, de réfection et de réparation se rapportant aux composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, tels que les piles, poutres, tabliers, structures en acier, tunnels, fondations, pavage et peinture ainsi que les composantes mécaniques et électriques associées à ces ouvrages.

Le service Opérations et entretien supervise et gère les contrats de déneigement et d'épandage d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures et la lubrification des appuis, la réparation des « nids de poules » dans la chaussée et les tabliers de ponts et l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et de caméras de surveillance, de la distribution électrique et de l'éclairage routier.

Les professionnels spécialisés de l'équipe de PJCCI ont un vaste savoir-faire et une grande expérience en gestion des infrastructures de ponts et chaussées ainsi qu'en génie. Les partenariats solides que PJCCI a établis au fil des ans jouent un rôle essentiel dans la gestion de ses infrastructures et dans la réalisation de ses projets.

PJCCI doit assurer la sécurité de ses infrastructures en tout temps. La Société a mis en place des programmes d'inspection jumelés à des relevés détaillés et des investigations supplémentaires, s'assurant ainsi de disposer de l'information pertinente et à jour pour la prise de décisions éclairées relatives aux programmes d'entretien et de réfection à court, moyen et long terme.

PJCCI opère dans un environnement complexe où de nombreux facteurs externes peuvent avoir une incidence sur sa planification. Sur le plan financier, PJCCI maintient sa vigilance en ce qui concerne l'utilisation des fonds publics.

PJCCI est majoritairement financée par voie de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Des revenus d'autres sources, soit des baux et des permis, contribuent à son financement, mais de façon très minimale. PJCCI doit optimiser les travaux d'entretien et de réfection des infrastructures qui vieillissent afin d'en maximiser la durée de vie et la sécurité.

### 1.4 DIRECTION RECHERCHE ET APPLICATIONS

Depuis sa création en 2015, la Direction Recherche et applications (DRA) travaille en collaboration avec les divers services de PJCCI et en partenariat avec les groupes de recherche universitaire pour concevoir des outils qui permettront à PJCCI de développer son expertise dans le but d'assurer la pérennité de ses structures et l'optimisation de leur cycle de vie.

La DRA supporte en effet PJCCI dans le développement et l'intégration de solutions novatrices en termes de techniques et de matériaux de construction. Elle s'appuie sur une expertise pointue



et sur des stratégies globales et durables en lien avec la gestion et l'entretien d'infrastructures majeures dans le but de prolonger leur durée de vie utile.

## **Les travaux**

Au cours du troisième trimestre du présent exercice, les activités de la DRA ont continué à progresser par le développement de nouveaux projets, la réalisation de nouvelles études et le transfert de la connaissance, en vue de l'intégration des résultats des projets complétés dans des applications pilotes ou dans des études d'ingénierie spécifiques à certains actifs. Les projets en cours de réalisation se déclinent en deux (2) volets.

### **1. Projets de recherche et développement (R&D)**

Le projet de recherche réalisé en collaboration avec l'Université Laval sur le suivi environnemental de la mise en lumière du pont Jacques-Cartier a été complété. Les rapports finaux portant sur les volets humain et biologique ont été reçus et les résultats transférés aux équipes chargées de l'exploitation.

Les études d'évaluation de la performance sismique du pont Jacques-Cartier et du pont Clément ont été complétées. L'étude d'avant-projet sommaire de réhabilitation parasismique du pont Jacques-Cartier est en cours de réalisation. Les niveaux de performance sismique à cibler sont définis en concertation avec les experts et les ingénieurs de PJCCI.

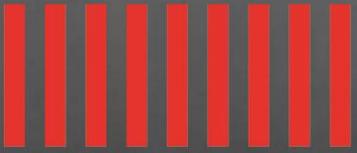
Trois (3) études internes portant sur les opportunités de prolongation de la durée de vie du pont Jacques-Cartier, sur l'amélioration des systèmes de protection des structures et sur les alternatives aux sels de déglçage se poursuivent. La première phase de l'étude sur les alternatives aux sels de déglçage a été complétée et une nouvelle phase d'étude expérimentale et d'application pilote est en cours de lancement. L'étude économique des retombées potentielles des alternatives est concluante, renforçant l'importance de travailler à identifier de telles alternatives aux sels de déglçage.

De plus, deux (2) projets de recherche en collaboration avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) sont en cours de réalisation, soit un projet sur les charges et le comportement des glaces autour des piles de l'Estacade du pont Champlain et un projet visant l'étude de la sensibilité du bassin hydrogéologique du secteur du pont Champlain par rapport aux travaux et modifications passés et futurs dans ce secteur.

### **2. Applications et transfert de connaissances**

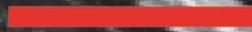
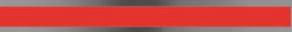
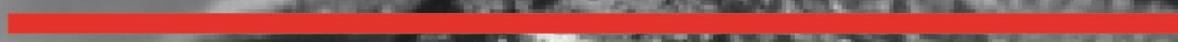
Les résultats des projets de recherche sur le béton fibré à ultra-haute performance (BFUP) réalisés par la DRA, en collaboration avec diverses parties prenantes de l'industrie et notamment avec les experts universitaires, sont concluants. La première application pilote d'utilisation du BFUP pour la réparation d'éléments de pont a été réalisée avec succès à l'automne 2018 sur la structure de l'autoroute Bonaventure.

Les outils et mécanismes de collaboration favorisant l'innovation et la réduction des incertitudes sur les données de comportement des structures ont été identifiés et sont graduellement mis en place pour assurer une meilleure intégration de l'innovation. Le processus de gestion des projets R&D est finalisé et son déploiement est en cours. Une planification intégrée des projets R&D avec les projets de gestion d'actifs a été réalisée et une mise à jour annuelle est prévue.



# + SECTION 2

RÉTROSPECTIVE DU T3 DE 2018-2019



## 2. RÉTROSPECTIVE DU T3 DE 2018-2019

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la LGFP et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Il présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 31 décembre 2018 (T3). Il doit être lu conjointement avec les états financiers non audités intérimaires et les notes afférentes que renferme le présent document, ainsi qu'avec les états financiers audités annuels et les notes justificatives inclus au rapport annuel de 2017-2018 de PJCCI.

Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et sont tirés principalement des états financiers non audités intérimaires de la Société établis conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCCSP).

Le tableau suivant rend compte des frais de déplacements, d'accueil et de conférences du 3<sup>e</sup> trimestre de l'exercice financier 2018-2019 :

(En milliers de dollars)	Neuf mois terminés le			
	31 décembre 2018		31 décembre 2017	
	Réel Trimestre	Réel Cumulatif	Réel Trimestre	Réel Cumulatif
Déplacements	10,6	29,9	11,4	31,3
Accueil	3,3	9,1	3,0	9,5
Conférences	15,9	56,8	23,7	55,0
<b>TOTAL</b>	<b>29,8</b>	<b>95,8</b>	<b>38,1</b>	<b>95,8</b>

### 2.1 SOMMAIRE

PJCCI déclare un excédent de 5,6 M\$ pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2018 (34,1 M\$ - 2017). Le déficit avant le financement public était de 125,3 M\$ au 31 décembre 2018 (101,0 M\$ - 2017).

Pour l'exercice en cours, les revenus totaux cumulés ont été de 1,3 M\$ (1,1 M\$ - 2017). Les revenus sont, dans leur ensemble, demeurés stables.

Au cours de la même période, la dette nette a augmenté de 0,9 M\$ pour atteindre un total de 23,5 M\$. Les actifs financiers ont diminué de 17,9 M\$. La variation est liée au niveau de réalisation des activités d'investissement.

Les acquisitions d'immobilisations brutes ont atteint, durant les trois premiers trimestres de l'exercice en cours, 32,7 M\$ (39,8 M\$ - 2017). Elles consistent essentiellement en des dépenses de 20,6 M \$ pour le pont Jacques-Cartier, 9,0 M\$ pour le pont Honoré-Mercier et de 2,8 M\$ pour l'Estacade du pont Champlain.

## 2.2 PERSPECTIVES

Les dépenses d'entretien et de maintien des ponts et infrastructures connexes demeurent élevées. Avec le retard prévu dans la mise en service du pont Samuel-De Champlain, les réparations du pont Champlain continueront à mobiliser des dépenses importantes pour maintenir celui-ci fonctionnel. Les autres projets financés par le gouvernement se poursuivent, incluant les travaux de réfection en cours au pont Jacques-Cartier, au pont Honoré-Mercier, sur l'autoroute Bonaventure et à l'Estacade du pont Champlain.

Pour maintenir le pont Jacques-Cartier dans une perspective à long terme, PJCCI doit poursuivre son plan de réfection majeure portant sur les différents éléments de la structure. Un réaménagement aux approches du pont est prévu pour favoriser la fluidité de la circulation en prenant en considération les besoins futurs selon les différents modes de transport. Ces réaménagements doivent être élaborés selon une approche d'intégration urbaine. De plus, une étude est présentement en cours pour évaluer le potentiel du pavillon de l'île Sainte-Hélène.

Comme pour le pont Jacques-Cartier, PJCCI doit poursuivre ses travaux de réfection majeurs sur le pont Honoré-Mercier pour le maintien de l'actif.

La section de l'autoroute Bonaventure constituée de voies au sol est à la fin de sa vie utile. Une vision de boulevard urbain a été retenue pour la reconstruction et la reconfiguration de l'autoroute afin d'assurer une intégration urbaine avec la Ville de Montréal.

Avant de poursuivre l'investissement dans la structure, un questionnement est actuellement en cours pour établir la valeur future potentielle de l'Estacade du pont Champlain.

Par ailleurs, la Société a mis en place l'équipe responsable de la gestion du projet de déconstruction du pont Champlain et a entrepris les études techniques pour finaliser la planification du projet. Un sondage de marché a également été amorcé.

PJCCI est fière de son effectif dont la force réside dans son engagement absolu envers l'atteinte de son résultat stratégique. Le financement jusqu'en 2022-2023 fourni par le gouvernement permet de maintenir des infrastructures qui jouent un rôle primordial pour la mobilité, la population et l'économie.



JacquesCartierChamplain.ca

CANADA 150

FIER DE CÉLÉBRER  
PROUD TO CELEBRATE  
#CANADA150

**+ SECTION 3**  
ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

## 3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

### 3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS

#### 3.1.1 État de la situation financière

##### **Actifs financiers**

Au cours des neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2018, les actifs financiers totaux ont diminué de 17,9 M\$ pour atteindre 54,6 M\$ comparativement à 72,5 M\$ au 31 mars 2018. Comme au cours des exercices précédents, un facteur déterminant de la variation des actifs financiers est la date de réception des crédits fédéraux qui comprennent le financement des grands projets d'investissement et les charges d'exploitation.

La situation de trésorerie nette de PJCCI a diminué de 22,7 M\$ pour atteindre un montant de 37,8 M\$ au 31 décembre 2018 (60,5 M\$ au 31 mars 2018). Cette diminution au cours des trois (3) premiers trimestres est notamment attribuable à la variation des créditeurs.

##### **Passif**

Les créditeurs et charges à payer ont diminué de 13,8 M\$ passant de 57,6 M\$ au 31 mars 2018 à 43,8 M\$ au 31 décembre 2018. Cette diminution est attribuable en grande partie à la variation des activités des différents chantiers en cours.

Pour mener à bien ses grands projets, PJCCI a conclu des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie du paiement jusqu'à l'achèvement de certains travaux et des garanties contractuelles dans le respect des exigences d'exécution. Ces retenues de garantie ont diminué de 4,2 M\$ pour atteindre 8,0 M\$ au 31 décembre 2018 (12,2 M\$ au 31 mars 2018). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

Au cours des trois (3) derniers trimestres, PJCCI a revu les hypothèses sous-jacentes aux obligations environnementales. Une augmentation du passif lié à la révision des hypothèses de 4,6 M\$ a été constatée. De plus, les travaux prévus aux secteurs Ouest et Est de l'autoroute Bonaventure ont engendré des dépenses de l'ordre de 1,8 M\$, qui viennent réduire d'autant le passif environnemental. Suite à ces imputations et révisions, les obligations environnementales ont augmenté de 1,1 M\$ pour atteindre 25,5 M\$ au 31 décembre 2018 (24,4 M\$ au 31 mars 2018).

##### **Actifs non financiers**

Les immobilisations corporelles nettes de l'amortissement ont augmenté de 6,6 M\$ pour atteindre un total de 587,9 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2018 (581,3 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations bruts de 32,7 M\$ moins des charges d'amortissement de 26,1 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont notamment ceux du pont Jacques-Cartier (20,6 M\$), du pont Honoré-Mercier (9,0 M\$) et de l'Estacade du pont Champlain (2,8 M\$).

Les charges payées d'avance au 31 décembre 2018 ont diminué de 0,1 M\$ par rapport au 31 mars 2018. Cette diminution est due notamment à la matérialisation de dépenses payées au cours de la période précédente.

## Financement du gouvernement

Le tableau suivant résume le financement public pour le troisième trimestre de l'exercice en cours et le cumulatif au 31 décembre 2018 :

(en milliers de dollars)	Troisième trimestre		Cumulatif (9 mois)	
	2018-2019	2017-2018	2018-2019	2017-2018
Financement public pour les charges d'exploitation	29 716	31 606	98 137	95 277
Financement public pour les immobilisations corporelles	11 066	6 664	32 736	39 826
<b>TOTAL</b>	<b>40 782</b>	<b>38 270</b>	<b>130 873</b>	<b>135 103</b>

La section 3.4 donne les résultats de l'utilisation des crédits parlementaires.

### 3.1.2 Charges

#### Entretien

Les charges d'entretien au cours des trois (3) premiers trimestres représentent 87,1 % (86,0 % - 2017) des charges totales cumulatives.

Pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2018, les charges d'entretien, incluant l'amortissement, totalisent 110,2 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- + 5,0 M\$ en travaux pour le pont de contournement de l'île des Sœurs;
- + 11,1 M\$ en travaux pour le pont Honoré-Mercier;
- + 40,0 M\$ en travaux pour le pont Champlain;
- + 24,1 M\$ en travaux pour le pont Jacques-Cartier;
- + 10,6 M\$ en travaux pour l'autoroute Bonaventure;
- + 1,8 M\$ en travaux pour le tunnel de Melocheville;
- + 4,2 M\$ en travaux pour l'Estacade du pont Champlain;
- + 10,0 M\$ en salaires et avantages sociaux;
- + 3,4 M\$ pour divers autres projets et équipements.

#### Fonctionnement

Les charges de fonctionnement des neuf (9) premiers mois ont été de 2,3 M\$ (2,3 M\$ - 2017). Ces chiffres représentent 1,8 % des charges totales (2,2 % - 2017).

## Administration

Les charges administratives des neuf (9) premiers mois s'élèvent à 11,2 M\$ et représentent une augmentation de 1,0 M\$ par rapport à la même période de l'exercice financier précédent (10,2 M\$ - 2017). Cet écart est principalement attribuable aux services professionnels requis pour le déploiement des projets technologiques et la dotation de postes. Au cours des trois (3) premiers trimestres, les charges administratives ont représenté 7,0 % des charges totales (incluant les acquisitions d'immobilisations). Ce taux varie également en fonction des dépenses d'entretien majeur. L'objectif de la Société est de ne pas dépasser 6 %.

## 3.2 FLUX DE TRÉSORERIE

Par rapport au 31 mars 2018, le solde de l'encaisse a diminué de 22,7 M\$ pour atteindre un montant de 37,8 M\$ (60,5 M\$ au 31 mars 2018).

## 3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

En tant que société d'État mère, PJCCI doit répondre aux exigences et se conformer aux obligations prescrites par les diverses lois applicables aux sociétés d'État.

### 3.3.1. Sécurité et pérennité des infrastructures

La priorité de PJCCI est d'assurer la mobilité des usagers, ce qui passe par la sécurité constante de toutes les structures sous sa responsabilité. L'âge des infrastructures et le financement pour en assurer l'entretien et la réfection sont des risques réels auxquels la Société doit veiller afin d'assurer la sécurité de ses infrastructures, ainsi que celle des usagers qui les utilisent quotidiennement.

Effectivement, les ponts et autres ouvrages gérés par la Société sont âgés et exposés depuis des années à une circulation lourde, à des conditions climatiques rigoureuses et à l'utilisation abondante de sels de voirie. Afin de déterminer l'état réel de ses structures et leur niveau d'endommagement, PJCCI s'est dotée d'un plan de gestion et d'inspection. Les inspections, les études de capacité portante et l'instrumentation sont les sources principales d'information permettant à PJCCI de gérer les risques associés à la sécurité des ouvrages, de prioriser les interventions et préparer un plan d'investissement sur une période de dix (10) ans. Les travaux sont déterminés dans une perspective à plus long terme, visant à assurer la pérennité des ouvrages et prolonger leur durée de vie utile, jusqu'à 150 ans pour le pont Jacques-Cartier et 125 ans pour la section fédérale du pont Honoré-Mercier, selon la vision établie pour chacune des structures.

### 3.3.2. Financement durable

Dans ses décisions, PJCCI doit constamment considérer la meilleure façon d'utiliser les ressources disponibles pour protéger les actifs qu'elle gère et réaliser sa mission d'assurer la mobilité des usagers et la sécurité et la pérennité des infrastructures.

PJCCI a reçu du financement pour ses projets jusqu'en 2022-2023, mitigeant ainsi les risques associés à la dégradation des ponts et structures. Ce financement à moyen terme a toutefois un impact sur sa capacité à prévoir et octroyer des contrats à moyen et à long terme.

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure (Secteurs Est et Ouest), malgré le financement reçu pour les années 2018-2019 à 2022-2023 et les fonds du Plan d'action sur les sites contaminés fédéraux (PASC), le besoin de financement à long terme sur une période de quinze (15) ans (calculé à partir de 2016-2017), est impératif.

### 3.3.3. Gestion des ressources humaines

PJCCI travaille en partenariat avec l'ensemble des employés et gestionnaires à l'amélioration de sa performance. La réalisation de plusieurs initiatives liées à la gestion par projet, la gestion d'actifs, la gestion de risques et la gestion standardisée des processus se poursuit pour optimiser la performance organisationnelle. Ainsi, PJCCI souhaite se doter d'une capacité accrue et d'une gestion rigoureuse pour mener à terme ses objectifs stratégiques.

Avec l'appui d'une firme spécialisée en gestion du développement organisationnel, PJCCI a identifié, pour une quatrième année consécutive, des stratégies d'apprentissage dans l'action permettant le développement et l'accompagnement des équipes dans l'exécution de leur plan opérationnel.

Des analyses d'affaires ont permis d'aider les directions des différents services à identifier les principaux enjeux auxquels ils font face au quotidien et à cibler des solutions visant à réduire les impacts de ces enjeux. La visée de l'exercice est d'adopter une approche proactive dans la gestion de ces enjeux, notamment ceux relatifs aux ressources humaines.

Pour pallier les vulnérabilités d'expertises causées par le départ effectif ou annoncé d'une personne clé de l'organisation, PJCCI met en œuvre des actions relatives au développement professionnel et à la relève, alignées au plan d'engagement corporatif.

La prévention de la santé mentale au travail a été retenue par l'équipe de direction comme une des principales initiatives 2018-2019. La démarche de santé et mieux-être a été approuvée et un plan de mise en œuvre a été élaboré et déployé, basé sur la norme « Entreprise en santé ».

Le 17 octobre 2018 a marqué l'entrée en vigueur du projet de loi fédéral C-45 légalisant l'achat, la vente et la consommation du cannabis au Canada. Les attentes de PJCCI à cet égard ont été clairement exposées à tous les employés.

PJCCI a également débuté le développement d'un programme sur la diversité en milieu de travail et l'élaboration d'un plan pluriannuel de mise en œuvre. Un comité de déploiement a été mis en place pour supporter ces activités.

### 3.3.4. Technologies de l'information (TI)

Une formation sur les politiques de sécurité informatique ainsi que la gestion de l'information administrative a été donnée à tous les employés. Durant ces séances, la campagne de sensibilisation à la sécurité informatique a également été présentée, campagne qui se déroulera tout au long de l'année 2019 auprès de l'ensemble des employés.

Le déploiement de l'outil Sharepoint pour la gestion des documents liés aux contrats et projets a été complété pendant le trimestre dans le cadre du projet d'implantation de la Gestion électronique de documents (GED). Les prochaines phases permettront d'inclure les espaces de collaboration d'équipes et de comités. Des séances d'analyse de besoins se dérouleront au début du prochain exercice financier.

Un mandat pour entamer la rédaction du plan de relève TI, basé sur les bonnes pratiques d'affaires, les normes et les référentiels, a également débuté pendant le troisième trimestre. Une liste de recommandations concernant l'environnement technologique sera déposée et un plan d'action pour le déploiement des solutions retenues suivra au printemps 2019.

### 3.3.5. Santé et sécurité (SST)

Dans le cadre de l'initiative en SST et en lien avec les orientations stratégiques 2017-2020, le service SST poursuit la mise à jour du programme de gestion en SST de la Société. Ce programme permet la mise en place des processus permettant à PJCCI de créer une culture intégrée de la SST au sein de ses activités.

Au cours du troisième trimestre 2018-2019, le service SST a complété la mise à jour de la documentation concernant la maîtrise des énergies dangereuses ainsi que la gestion des entrées en espace clos. L'implantation du nouveau processus de cadenassage a débuté, alors que celui des espaces clos suivra prochainement. Le développement du programme spécifique aux risques ergonomiques est terminé et la formation des employés est prévue au cours du quatrième trimestre de 2018-2019.

La collaboration de l'ensemble du personnel facilite l'adhésion à l'objectif ultime de « Zéro Blessure par Choix » et répond aux objectifs fixés par PJCCI. Cette philosophie s'intègre également de façon logique et naturelle à l'approche de développement durable de la Société.

Avec la participation des membres du Comité local en SST, le service SST balise les meilleures pratiques en SST et accompagne les employés de la Société et les intervenants sur ses lieux de travail dans l'optique d'une intégration continue de la SST à toutes ses activités.

### 3.3.6. Obligations environnementales

PJCCI participe au PASCFC, administré par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), pour la mise en place des mesures d'atténuation afin de contenir et traiter les eaux souterraines contaminées des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest) en bordure du fleuve St-Laurent.

L'exploitation du système du Secteur Est est en cours.

Quant au système de confinement et de traitement du secteur Ouest, l'exploitation se poursuit et fait l'objet d'un partenariat avec le gouvernement du Québec (ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC)). Le service Environnement et développement durable (EDD) de PJCCI en assure la gestion.

De manière à gérer les risques environnementaux, une série d'initiatives se sont poursuivies, lesquelles comprennent la planification de ce qui suit :

- + La caractérisation exhaustive de la section 10 de l'autoroute Bonaventure;
- + La gestion des eaux d'infiltration du tunnel de Melocheville;
- + L'implantation de mesures de mitigation pour les hirondelles à front blanc;
- + La mise en valeur sociale et environnementale des actifs; et
- + L'évaluation de la résilience des infrastructures aux changements climatiques.

Le service EDD collabore aussi avec des propriétaires et des parties intéressées pour partager les connaissances acquises.

Le développement d'un outil interne d'aide à la décision s'est poursuivi au cours du troisième trimestre, outil visant à mettre en place, d'une manière systémique et répétable, un processus d'intégration du développement durable aux divers projets et investissements de la Société.

### 3.3.7. Gestion des actifs

Au troisième trimestre de 2018-2019, l'équipe de gestion d'actifs a poursuivi la bonification des fiches de projets en vue de la préparation du plan d'entreprise 2020-2025. Un nouveau gabarit a été élaboré pour assurer d'inclure tous les aspects de la gestion d'actifs et de la gestion par projet (contraintes et opportunités, hypothèses de travail, scénarios de gestion de la circulation, portée des études d'avant-projet requises, analyse des besoins en termes d'évaluation des effets environnementaux et plan de main-d'œuvre).

L'exercice d'identification des risques liés à une structure est en cours. L'objectif est de raffiner le processus et de mettre en place une méthode qui permettra d'évaluer les risques pour chacune des structures et déterminer les priorités pour chaque projet à réaliser, en vue de faciliter les choix d'investissements. Avec la mise en place de contrats intégrés de gestion d'actifs en 2018-2019 pour certaines structures, l'exercice d'identification des risques et de mesures de mitigation se réalisera à travers les diagnostics d'ouvrage et l'élaboration de plans directeurs. Ainsi, deux (2) plans directeurs seront déployés dans les prochaines années, soit le plan directeur de maintien d'actifs (PDMA) et le plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD). Ces plans viendront appuyer les équipes internes dans le choix et la priorisation d'investissements en proposant différents scénarios d'investissements.

Dans la structure actuelle de l'équipe de gestion d'actifs, l'unité dédiée à l'information d'actifs, dont l'objectif est d'assurer de façon continue la mise à jour des données propres aux ouvrages et de combiner et traiter ces informations pour l'ensemble de l'organisation, a débuté l'élaboration d'un plan d'action. Un objectif de cette équipe est l'optimisation de l'utilisation et de l'exploitation des données que la Société génère. Le processus de dotation des postes pour le groupe a été complété au cours du troisième trimestre.

### 3.3.8. Grands projets

PJCCI procède actuellement à de grands travaux sur les ponts et structures connexes dont elle est responsable. Voici une description des principales réalisations durant le troisième trimestre :

#### **Pont Jacques-Cartier**

Afin de maintenir le pont Jacques-Cartier dans une perspective à long terme, un plan de remise à niveau a été élaboré, dont les travaux suivants pour l'exercice en cours :

- + Deux (2) contrats, le premier pour des travaux de réfection des tours d'acier et le deuxième pour le renforcement de la structure d'acier aux sections 4, 6 et 8, se sont poursuivis durant le troisième trimestre. De plus, deux (2) contrats de réfection et de renforcement de la structure d'acier, le premier dans la section 2 à Longueuil et le deuxième dans la section 8 à Montréal, ont été complétés avec succès durant le troisième trimestre. La réalisation de travaux similaires dans le passé a permis de mieux connaître et mitiger les enjeux reliés à des travaux se déroulant dans un environnement urbain comprenant des résidences à proximité. Des mesures novatrices ont été mises en place pour diminuer les bruits générés par les travaux sur l'acier, dont l'enlèvement de rivets et le boulonnage, dans le but de réduire le plus possible les désagréments découlant des travaux pour les résidents;
- + La prise en charge du Projet d'illumination du pont Jacques-Cartier par l'équipe Opérations et Entretien est maintenant complétée. Ce projet est donc désormais en phase d'exploitation. Une entente pour des services de support a été conclue avec la firme Moment Factory;
- + Le projet de réfection et de renforcement des murs d'ailes et murs de crête des culées des rampes amont et aval du pont Jacques-Cartier menant à l'île Ste-Hélène se poursuit. La majeure partie des travaux a été complétée au cours du troisième trimestre et la correction

des déficiences et la finalisation des travaux seront effectuées au cours du premier trimestre de 2019-2020;

- + Considérant la demande de maintenir la piste cyclable en exploitation durant l'hiver, une étude d'avant-projet a été lancée au cours du deuxième trimestre de 2017-2018 afin d'étudier les mesures à mettre en place pour y répondre de manière sécuritaire. La Société s'est adjoint les services d'un consultant afin de documenter et analyser un projet pilote d'entretien hivernal de la piste par méthodes conventionnelles et systèmes de chauffage. Les conclusions ont été présentées à PJCCI et le rapport final a été rendu public à l'automne 2018. Suite à cette étude, la Société a pris la décision de maintenir la piste fermée durant l'hiver 2018-2019 puisque le niveau de risque demeure trop élevé;
- + Durant le troisième trimestre, la phase d'ingénierie du projet de réfection d'éléments d'acier et de peinture de la zone d'éclaboussure et du dessous du tablier de la section 7 s'est poursuivie. Un premier contrat de construction qui consistait à effectuer la réfection de la peinture sur une partie de la section 7 côté Montréal s'est terminé durant le troisième trimestre. Ce contrat de peinture a requis une coordination constante avec la firme Moment Factory, compte tenu qu'il nécessitait l'enlèvement et la réinstallation de plusieurs équipements du système de mise en lumière. Un deuxième contrat de construction devrait débuter au quatrième trimestre de 2018-2019 et consiste en la réfection d'éléments d'acier et le peinture de la zone entre les piles 23 et 24;
- + Un projet a été lancé pendant le deuxième trimestre de 2017-2018, lequel inclut deux (2) volets, soit le planage et le pavage sur la totalité du pont et ses approches prévus en 2019-2020 ainsi que la gestion de l'eau drainée et l'aménagement des terrains sous la section 8 du pont prévus en 2020-2021. Ces travaux permettront d'assurer l'intégrité de la membrane d'étanchéité existante du tablier et des joints de dilatation. Ces travaux permettront également une mise aux normes environnementales quant à la gestion des eaux drainées sous le pont en plus de mettre en valeur les terrains par des aménagements sous et à proximité du pont côté Montréal. La conception est en cours et une coordination étroite avec la Ville de Montréal est requise en ce qui a trait aux aménagements futurs du secteur;
- + Un contrat d'architecture a été adjugé au cours du troisième trimestre pour la construction d'un nouveau bâtiment et pour optimiser l'aménagement de la cour adjacente pour l'équipe Opérations et entretien de la Société. Considérant les études qui ont démontré la vétusté des bâtiments actuels, une étude d'avant-projet a été effectuée afin d'analyser les différents scénarios. La solution optimale retenue consiste à construire un nouveau bâtiment qui regroupera le garage et les bureaux administratifs;
- + Un projet visant à améliorer les outils de gestion de la mobilité de la Société est en cours. Le projet inclut la construction d'une boucle de fibres optiques afin d'assurer la redondance du réseau actuel, la création et l'intégration d'un système intelligent de gestion de la circulation (SIGC) ainsi qu'une bonification des systèmes de comptage véhiculaire sur l'ensemble du réseau de PJCCI. Le contrat pour les travaux de construction de la boucle de fibre optique a été adjugé au cours du second trimestre. La conception s'est poursuivie au cours du troisième trimestre de 2018-2019 pour le volet visant le système intégré de gestion de la circulation. Le contrat de bonification du système de comptage a dû être annulé pour des raisons budgétaires;
- + Une étude d'avant-projet a été lancée au cours du troisième trimestre 2017-2018 en vue de développer le pavillon de l'île Sainte-Hélène et les terrains avoisinants. Le projet vise principalement à assurer la pérennité du pavillon. Un appel de propositions a été lancé au premier trimestre afin de s'adjoindre les services d'un consultant pour mener à terme l'étude d'avant-projet détaillée. Ce contrat a été adjugé au second trimestre et les travaux de conception, réalisés par une firme d'architecture accompagnée d'une firme d'ingénierie, sont en cours.

## Pont Honoré-Mercier

Des travaux de réfection de piles ont débuté et se poursuivront sur plusieurs années. Au cours du troisième trimestre, les travaux sur cinq (5) piles se sont poursuivis. Un nouveau contrat pour la réfection de six (6) piles additionnelles est prévu démarrer au cours du premier trimestre de 2019-2020.

Des travaux de peinture se sont amorcés au cours de 2017-2018 et se poursuivront également sur plusieurs années. Quatre (4) travées ont été complétées au cours du troisième trimestre et les travaux sur trois (3) nouvelles travées débuteront au premier trimestre 2019-2020.

Un premier lot de remplacement des passerelles d'inspection qui avait débuté au quatrième trimestre 2017-2018 a été complété au premier trimestre 2018-2019. La conception du deuxième lot s'est terminée et un nouveau contrat a été adjugé pendant le troisième trimestre.

Une étude d'avant-projet a été lancée au cours du troisième trimestre en vue de définir les orientations de conception, l'échéancier et la portée des travaux requis pour revitaliser progressivement des terrains se situant dans le secteur du pont. L'étude portera sur la mise en place d'un parcours mémorial dédié à l'histoire et la culture de la communauté Mohawk. Cette étude est prévue démarrer au quatrième trimestre 2018-2019.

Une autre étude d'avant-projet a été lancée au cours du troisième trimestre 2018-2019 en vue de définir les orientations de conception, l'échéancier et la portée des travaux requis pour le pavage des bretelles, la stabilisation des talus et le prolongement de la piste cyclable du pont Honoré-Mercier. Deux (2) contrats de construction distincts sont prévus, contrats qui devraient être adjugés au cours du quatrième trimestre 2018-2019.

## Pont Champlain

Dans le but de maintenir sa stratégie globale d'entretien du pont jusqu'à sa mise hors service, PJCCI procède de façon continue à des inspections, à la surveillance (« monitoring ») en temps réel des éléments critiques, ainsi qu'à une veille de la capacité portante de l'ensemble de la structure. Cette stratégie doit assurer que le passage entre la Rive-Sud et l'île de Montréal demeure sécuritaire et efficace jusqu'à l'ouverture du pont Samuel-De Champlain. Des travaux importants à la structure, sur des éléments comme les poutres, les chevêtres, les fûts et les semelles des piles ainsi que des réparations aux éléments en acier de la structure de la travée principale doivent se poursuivre en continu pour assurer la disponibilité des voies et la sécurité des usagers de la route.

Le calendrier annoncé pour le remplacement du pont d'ici la fin juin 2019 nécessite la poursuite des travaux du programme d'entretien majeur et de la mise en place des mesures de mitigation permettant la gestion des risques liés, entre autres, à l'usure des éléments d'une structure en fin de vie.

Durant le troisième trimestre de 2018-2019, le consultant de PJCCI responsable de l'intégrité structurale du pont Champlain a émis la version finale du rapport intitulé « Impacts due to possible delays of new bridge opening ». Dans ce rapport, le consultant dresse une liste de cinq (5) recommandations permettant un suivi serré de l'intégrité structurale du pont et permettant d'assurer la sécurité du pont pour les usagers de la route. Ces cinq (5) recommandations se détaillent comme suit :

- + Adjudication d'un contrat pour l'installation, sur demande, d'une super-poutre
  - o La Société a déjà mis en place un contrat pour l'installation, sur demande et en cas de besoin, d'une super-poutre;

- + Adjudication d'un contrat pour l'installation d'un treillis modulaire universel sur une poutre intérieure ou d'un super-diaphragme
  - o Un appel d'offres est en cours pour de tels travaux d'installation. Il est à noter que PJCCI a fait procéder à la fabrication du treillis modulaire universel et du super-diaphragme, qui sont entreposés;
- + Augmentation de la fréquence d'inspections des éléments sensibles (poutres intérieures, chevêtres et diaphragmes) et révision de la fréquence selon les résultats d'inspection
  - o Des inspections trimestrielles sont déjà planifiées. L'inspection de l'automne 2018 a touché une cinquantaine de poutres intérieures, des chevêtres et des diaphragmes. La Société est à planifier l'inspection du printemps 2019 en fonction des résultats de l'inspection de l'automne;
- + Instrumentation des trente (30) poutres intérieures les plus critiques et révision de la priorisation des poutres
  - o La Société a installé l'ensemble des capteurs sur les trente (30) poutres et les travaux sont révisés de façon constante selon la priorisation des poutres. Les résultats obtenus sont analysés par nos consultants et experts;
- + Conception et installation d'un système de renforcement des semelles si les travaux actuellement en cours sur les semelles en démontrent la nécessité.
  - o Durant le troisième trimestre, la Société a réalisé des travaux de renforcement de cinq (5) semelles du pont Champlain tel que recommandé dans un précédent rapport de consultants. Des travaux de colmatage de fissures et de réparation de béton ont également été réalisés aux semelles. De plus, des carottes ont été prélevées sur les semelles et ont fait l'objet d'une analyse détaillée. Le consultant de PJCCI responsable de l'intégrité structurale a conclu qu'il n'y avait pas lieu de faire d'autres travaux de renforcement aux semelles.

PJCCI renforce la structure du pont afin que celui-ci demeure en service jusqu'en décembre 2019, dans l'éventualité d'un retard dans la mise en service du pont Samuel-De Champlain, prévue vers juin 2019.

Dans cette optique et outre le maintien en place des ressources de PJCCI responsables de la gestion des contrats, PJCCI a prolongé plusieurs contrats de services professionnels (ingénierie, inspection, suivi du comportement structural et gestion des contrats de construction) dans le but de poursuivre la gestion efficace de l'ensemble des activités reliées au pont Champlain. Le bureau de projet Champlain regroupe ainsi :

- + Une firme responsable de l'intégrité structurale du pont;
- + Une firme responsable de la surveillance des travaux de construction et du contrôle de la qualité;
- + Un consortium de firmes de génie-conseil responsable de l'inspection du pont;
- + Une firme responsable de la surveillance (« monitoring »).

En février 2017, un consultant retenu par PJCCI a émis son rapport final de l'étude d'avant-projet portant sur la déconstruction du pont Champlain d'origine selon les principes de développement durable. Cette étude d'avant-projet visait à élaborer divers scénarios et recommander le scénario optimal pour la déconstruction du pont. Les scénarios élaborés devraient permettre de définir une orientation et assurer une bonne transition en vue de la réalisation du projet.

En mai 2018, le projet de déconstruction du pont a été confié à PJCC. Le projet est maintenant en phase d'étude d'avant-projet détaillé et pour ce faire, un consultant a été retenu pour rendre des services à titre d' « Ingénieur du Propriétaire ». Ce mandat comporte plusieurs volets, dont

l'évaluation environnementale, la définition de l'envergure du projet et de ses contraintes, l'assistance pour la préparation de l'appel de qualification et l'appel de propositions pour la sélection de l'entrepreneur responsable de la déconstruction, et le suivi des travaux de déconstruction. Considérant qu'une évaluation environnementale avait été réalisée en 2013 dans le cadre de la planification de la construction du pont Samuel-De Champlain, PJCCI a entrepris, en juillet 2018, une coordination auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale quant à ses attentes par rapport au projet de déconstruction. Par conséquent, des évaluations environnementales ciblées sont actuellement en préparation afin de répondre aux attentes des autorités concernées (Transports Canada, Pêches et Océans Canada et ECCC).

Durant le troisième trimestre de 2018-2019, PJCCI a entrepris la préparation des études techniques requises pour finaliser la planification du projet. Par ailleurs, PJCCI a entrepris la planification d'un sondage de marché dans le secteur privé afin de recueillir des commentaires de la part d'organisations réalisant des activités de construction et déconstruction de ponts. Les étapes de l'appel de qualification et de l'appel de propositions afin de sélectionner l'entrepreneur qui sera responsable des travaux de déconstruction sont prévues en 2019-2020. Le budget global du projet a été approuvé au cours du troisième trimestre de l'année 2018-2019.

### **Estacade du pont Champlain**

Durant le troisième trimestre, PJCCI a complété les travaux de réparation de la pile 18 qui faisaient partie d'un projet pilote pour la réparation des piles (semelles et fûts), poutres et appareils d'appui démarré à l'automne 2016. Les résultats de ce projet pilote seront utilisés en vue de l'élaboration d'un plan directeur des travaux de réhabilitation de la structure de l'Estacade du pont Champlain.

### **Autoroute Bonaventure**

La construction d'un mur de confinement pour la rétention des eaux souterraines contaminées, situé le long de l'autoroute Bonaventure dans le secteur Est, qui a démarré à l'été 2016, a été complétée en décembre 2017. Un contrat pour l'exploitation du système jusqu'en mars 2020 a été octroyé durant le deuxième trimestre.

La réalisation d'une partie des travaux de maintien de l'autoroute Bonaventure a débuté au premier trimestre et a été complétée au troisième trimestre. La conception des autres travaux, dont l'exécution est prévue jusqu'en 2020-2021, a également été complétée au cours du troisième trimestre 2018-2019, et un contrat de construction est prévu être adjugé au cours du quatrième trimestre.

Une étude d'avant-projet portant sur la reconfiguration des sections 10, 11, 12 et 13 a également été lancée pendant le troisième trimestre 2018-2019. Cette étude constitue la première étape d'un projet de développement d'envergure visant la reconstruction de ce secteur de l'autoroute reliée à l'entrée de ville récemment reconfigurée par la Ville de Montréal.

### **Tunnel de Melocheville**

Un projet d'amélioration de la configuration des systèmes de distribution électrique et des équipements électromécaniques et d'automatisation est en cours au tunnel. En plus d'assurer la fiabilité du réseau, ces améliorations engendreront des économies substantielles en termes de consommation électrique. Le contrat de construction a été adjugé et les travaux de construction ont débuté pendant le troisième trimestre de 2018-2019.

### 3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 355 M\$.

(en milliers de dollars)	Neuf mois terminés le					
	31 décembre 2018			31 décembre 2017		
	Exploitation	Immobilisations	Total	Exploitation	Immobilisations	Total
Budget principal des dépenses	277 184	78 100	355 284	213 476	111 483	324 959
<b>Financement disponible</b>	<b>277 184</b>	<b>78 100</b>	<b>355 284</b>	<b>213 476</b>	<b>111 483</b>	<b>324 959</b>
Crédits parlementaires <sup>(1)</sup>						
+ Utilisés	98 137	32 736	130 873	95 277	39 826	135 103
+ Requis	179 047	45 364	224 411	118 199	71 657	189 856
<b>Total crédits parlementaires</b>	<b>277 184</b>	<b>78 100</b>	<b>355 284</b>	<b>213 476</b>	<b>111 483</b>	<b>324 959</b>

<sup>(1)</sup> PJCCI ne reçoit généralement son financement qu'une fois les dépenses encourues.



# + SECTION 4

ÉTATS FINANCIERS NON-AUDITÉS  
INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2018-2019

## 4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI

Pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2018, les états financiers non audités intérimaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces états financiers non audités intérimaires.

### 4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

La direction de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« la Société ») est responsable de la préparation des états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables.

La direction maintient des systèmes financiers et des contrôles internes appropriés. Ces systèmes et pratiques sont conçus de manière à fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs de la Société sont protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente et que ses opérations sont réalisées avec efficacité. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir l'assurance raisonnable que les opérations de la Société sont dûment autorisées et effectuées en conformité avec les instructions émises en vertu de l'article 89 et la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, le *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.* de la *Loi maritime du Canada* et les statuts et règlements administratifs de la Société.

Le Conseil d'administration est composé de six (6) administrateurs et de la Première dirigeante par intérim de la Société. Celui-ci, par l'entremise du Comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de présentation de l'information financière et de contrôle interne. Le Comité d'audit rencontre la direction et les auditeurs pour examiner comment chacun s'acquitte de ses responsabilités et pour discuter de l'audit, des contrôles internes et d'autres questions financières pertinentes. Les états financiers sont révisés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

Le vérificateur général du Canada audite les états financiers de la Société et son rapport indique l'étendue de son audit et son opinion sur les états financiers.



Sandra Martel, ing.  
Première dirigeante par intérim



Claude Lachance, CPA-CMA, MBA, ASC  
Directeur principal, Administration

17 février 2019

## 4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(Non audité – en dollars canadiens)

	31 décembre 2018	31 mars 2018
	\$	\$
<b>Actifs financiers</b>		
Trésorerie	37 836 281	60 525 063
Débiteurs (Note 4.6.4)	16 734 607	11 963 366
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>54 570 888</b>	<b>72 488 429</b>
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et charges à payer (Note 4.6.5)	43 799 782	57 634 156
Avantages sociaux futurs	441 202	517 070
Retenues contractuelles (Note 4.6.10)	7 999 060	12 240 687
Revenus reportés	328 442	268 481
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	25 456 118	24 401 859
<b>Total des passifs</b>	<b>78 024 604</b>	<b>95 062 253</b>
<b>Dette nette</b>	<b>(23 453 716)</b>	<b>(22 573 824)</b>
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	587 883 340	581 282 329
Charges payées d'avance	479 225	621 169
<b>Total des actifs non financiers</b>	<b>588 362 565</b>	<b>581 903 498</b>
<b>Excédent accumulé</b>	<b>564 908 849</b>	<b>559 329 674</b>

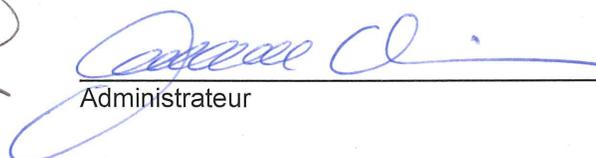
### ÉVENTUALITÉS

(Note 4.6.9)

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers non audités intérimaires.*

Approuvé par le Conseil d'administration

  
Administrateur

  
Administrateur

## 4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2018

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le			
	31 mars 2019	31 décembre 2018		31 décembre 2017	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>					
Baux et permis	607 000	145 604	433 661	150 354	445 009
Intérêts	572 000	271 300	792 300	255 204	589 777
Autres sources	-	2 093	32 572	29 742	34 566
<b>Total des revenus</b>	<b>1 179 000</b>	<b>418 997</b>	<b>1 258 533</b>	<b>435 300</b>	<b>1 069 352</b>
<b>Charges (Note 4.6.12)</b>					
Entretien	289 478 000	33 582 214	110 186 246	27 585 782	87 814 034
Fonctionnement	3 431 000	782 845	2 300 949	756 440	2 267 549
Administration	16 814 000	3 936 692	11 192 579	3 604 177	10 242 586
Obligations environnementales	(2 318 000)	3 775 318	2 872 763	966 645	1 731 818
<b>Total des charges</b>	<b>307 405 000</b>	<b>42 077 069</b>	<b>126 552 537</b>	<b>32 913 044</b>	<b>102 055 987</b>
Déficit avant financement du gouvernement du Canada	(306 226 000)	(41 658 072)	(125 294 004)	(32 477 744)	(100 986 635)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 4.6.13)	277 184 000	29 715 834	98 136 969	31 605 895	95 277 180
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 4.6.13)	78 100 000	11 065 942	32 736 210	6 663 984	39 826 028
<b>Excédent lié aux activités</b>	<b>49 058 000</b>	<b>(876 296)</b>	<b>5 579 175</b>	<b>5 792 135</b>	<b>34 116 573</b>
<b>Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice</b>	<b>559 330 000</b>		<b>559 329 674</b>		<b>517 572 889</b>
<b>Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice</b>	<b>608 388 000</b>		<b>564 908 849</b>		<b>551 689 462</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers non audités intérimaires.

## 4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2018

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le			
	31 mars 2019	31 décembre 2018		31 décembre 2017	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Excédent de l'exercice lié aux activités</b>	<b>49 058 000</b>	<b>(876 296)</b>	<b>5 579 175</b>	<b>5 792 135</b>	<b>34 116 573</b>
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(78 100 000)	(11 065 942)	(32 736 210)	(6 663 984)	(39 826 028)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	31 379 000	8 824 947	26 135 199	4 825 146	22 245 307
<b>Total de la variation due au total des immobilisations corporelles</b>	<b>(46 721 000)</b>	<b>(2 240 995)</b>	<b>(6 601 011)</b>	<b>(1 838 838)</b>	<b>(17 580 721)</b>
Acquisition de charges payées d'avance	-	(292 703)	(736 349)	(122 349)	(566 454)
Utilisation de charges payées d'avance	-	290 232	878 293	293 875	861 814
<b>Total de la variation due aux charges payées d'avance</b>	<b>-</b>	<b>(2 471)</b>	<b>141 944</b>	<b>171 526</b>	<b>295 360</b>
<b>Diminution (augmentation) de la dette nette</b>	<b>2 337 000</b>	<b>(3 119 762)</b>	<b>(879 892)</b>	<b>4 124 823</b>	<b>16 831 212</b>
<b>Dette nette au début de l'exercice</b>	<b>(22 574 000)</b>		<b>(22 573 824)</b>		<b>(44 736 781)</b>
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>	<b>(20 237 000)</b>		<b>(23 453 716)</b>		<b>(27 905 569)</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers non audités intérimaires.

## 4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2018

(Non audité – en dollars canadiens)

	Neuf mois terminés le			
	31 décembre 2018		31 décembre 2017	
	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>				
Excédent de l'exercice	(876 296)	5 579 175	5 792 135	34 116 573
Éléments sans effet sur la trésorerie				
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	8 824 947	26 135 199	4 825 146	22 245 307
(Diminution) augmentation des avantages sociaux futurs	1 292	(75 868)	(127 653)	(141 227)
Diminution des obligations environnementales	-	-	(3 978 752)	(16 531 613)
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement				
(Augmentation) diminution des débiteurs	2 615 461	(4 771 241)	14 567 962	44 940 737
Diminution des créditeurs et charges à payer	(646 449)	(15 489 766)	(17 595 617)	(39 149 703)
(Diminution) augmentation des retenues contractuelles	(2 077 064)	(4 241 627)	341 877	(5 703 864)
Diminution des revenus reportés	172 641	59 961	163 738	97 262
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	(2 471)	141 944	171 525	295 360
Diminution des obligations environnementales	3 116 000	1 054 259	-	-
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement</b>	<b>11 128 061</b>	<b>8 392 036</b>	<b>4 160 361</b>	<b>40 168 832</b>
<b>Activités d'investissement en immobilisations corporelles</b>				
Sorties de fonds relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(12 974 987)	(31 080 818)	(3 839 243)	(25 546 679)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(12 974 987)	(31 080 818)	(3 839 243)	(25 546 679)
<b>(Diminution) augmentation de la trésorerie</b>	<b>(1 846 926)</b>	<b>(22 688 782)</b>	<b>321 118</b>	<b>14 622 153</b>
<b>Trésorerie au début de l'exercice</b>		<b>60 525 063</b>		<b>40 360 557</b>
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>		<b>37 836 281</b>		<b>54 982 710</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers non audités intérimaires.

## 4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES

### 4.6.1. Pouvoirs et activités

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (la « Société ») fut constituée le 3 novembre 1978 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, en tant que filiale en propriété exclusive de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le 1<sup>er</sup> octobre 1998, elle est devenue filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL). Le 13 février 2014, en vertu d'un décret du gouverneur en conseil, la SPFL a cédé la totalité de ses actions de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée au ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales au nom de Sa Majesté la Reine du chef du Canada. Depuis ce transfert, la Société est une société d'État mère inscrite à la Partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1978, la Société a la responsabilité de la gestion, de l'entretien et du contrôle des ponts Jacques-Cartier et Champlain ainsi que d'une section de l'autoroute Bonaventure. Le 1<sup>er</sup> octobre 1998, conformément à une directive émise par le ministre des Transports en vertu de la *Loi maritime du Canada*, la Société a obtenu la responsabilité de gérer la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville. Le 2 décembre 1999, la gestion de l'Estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) a été transférée du ministre des Transports à la Société. Le 1<sup>er</sup> avril 2015, un décret visant le transfert des approches sud et nord du pont Champlain a fait en sorte que la Société n'est plus responsable de la gestion et de l'entretien des terrains et structures constituant les actifs cédés.

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (C.P. 2015-1112) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor du Canada, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société confirme qu'elle rencontre les exigences de l'instruction depuis décembre 2015.

La Société est non assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

### 4.6.2. Conventions comptables importantes

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCCSP).

Les principales conventions comptables suivies par la Société sont les suivantes :

#### **Transferts gouvernementaux**

Les paiements de transferts gouvernementaux sont comptabilisés comme produits lorsque le transfert est autorisé et que les critères d'admissibilité sont satisfaits, sauf dans la mesure où les stipulations entraînent une obligation qui satisfait à la définition d'un passif.

Les transferts sont comptabilisés comme produits reportés lorsque les stipulations entraînent la création d'un passif.

Le revenu est comptabilisé à l'état des résultats à mesure que les stipulations sont rencontrées. Toute portion des transferts gouvernementaux à laquelle la Société a droit, mais qu'elle n'a pas reçue, est comptabilisée au montant à recevoir du gouvernement du Canada.

## **Immobilisations corporelles**

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie des actifs actuels sont capitalisés. Les frais de réparation et d'entretien sont imputés aux résultats au moment où ils sont engagés. Les frais qui permettent d'accroître leur capacité de service, leur sécurité ou leur efficacité sont capitalisés.

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

Les immobilisations reçues sous forme d'apport de ministères, d'organismes et de sociétés d'État relevant du gouvernement du Canada sont comptabilisées à la juste valeur à la date du transfert.

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur durée de vie utile prévue par composante, selon la méthode de l'amortissement linéaire, sur les périodes suivantes :

- + Ponts et routes - entre 5 et 48 ans;
- + Véhicules et équipements - entre 3 et 10 ans.

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles sont passées en charges dans l'état des résultats.

## **Constatation des revenus**

Les revenus de baux et permis, d'intérêts, et d'autres sources sont comptabilisés au cours de l'exercice pendant lequel ils sont gagnés. Les revenus de baux et permis perçus par anticipation sont inscrits comme « Revenus reportés » à l'État de la situation financière.

## **Avantages sociaux futurs**

### **Régime de retraite**

Tous les employés de la Société sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (« le Régime »). Il s'agit d'un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et la Société doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice financier. Aux termes des textes de loi en vigueur, la Société n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou des carences de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les employés rendent les services et elles représentent l'obligation totale de la Société au titre des prestations de retraite. La Société n'est pas tenue par la loi de combler les déficits actuariels du Régime.

## Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

Les employés ont droit à des jours de congé de maladie et à des indemnités d'accident de travail, tel que le prévoient leurs conditions d'emploi. Les employés de la Société sont assujettis à la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*. Ils se voient verser annuellement la portion non utilisée de leurs jours de congé de maladie. Ces paiements annuels sont comptabilisés directement dans les charges courantes de l'exercice. Avant le 9 décembre 2016, les employés syndiqués accumulaient les jours de congé de maladie non utilisés qui étaient monnayables à leur départ. Suite au renouvellement de leur convention collective en décembre 2016, les syndiqués n'ont plus la possibilité d'accumuler les jours de congé de maladie non utilisés qui étaient monnayables au moment de leur départ. Les employés ayant des soldes de congés non utilisés en banque se sont fait offrir de les conserver jusqu'à leur départ ou de les monnayer. De plus, la Société comptabilise le coût des indemnités d'accident de travail à verser lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Le passif que représentent ces avantages est établi selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de l'âge des employés, des années de service, de la probabilité de départ et de l'espérance de vie moyenne. Ces hypothèses sont révisées annuellement. Les avantages postérieurs à l'emploi et les absences rémunérées sont comptabilisés à la valeur actualisée.

## Obligations environnementales

Lorsque la Société accepte la responsabilité face à des sites dont la contamination dépasse les normes environnementales, prévoit d'abandonner des avantages économiques futurs à cet effet et lorsque le montant en cause peut être estimé de façon raisonnable, une obligation au titre de l'assainissement des sites contaminés est comptabilisée à titre de passif à l'État de la situation financière. Les coûts futurs estimatifs sont comptabilisés comme passif et sont basés sur la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs liés aux coûts les plus probables à engager. S'il s'avère impossible de faire une estimation raisonnable du montant, cette situation sera divulguée par voie de note aux états financiers. Les autres charges associées à des mesures environnementales sont comptabilisées comme des dépenses au fur et à mesure qu'elles sont encourues.

## Instruments financiers

La Société détermine, évalue et gère les risques financiers afin d'en minimiser l'incidence sur ses résultats et sa situation financière. La Société ne se livre pas à des opérations spéculatives et elle n'utilise pas de dérivés.

La comptabilisation des instruments financiers dépend de leur classification telle que présentée dans le tableau suivant :

CATÉGORIES	INSTRUMENTS FINANCIERS	ÉVALUATION
Actifs financiers	Trésorerie Débiteurs (autres que les taxes à recevoir)	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	Créditeurs et charges à payer Retenues contractuelles	Coût ou coût après amortissement

## Éventualités

Les éventualités résultent des situations incertaines dont le dénouement dépend d'un ou de plusieurs événements futurs. Les éventualités comprennent les passifs éventuels et les actifs éventuels.

Les passifs éventuels sont des passifs potentiels qui pourraient devenir des passifs réels si un ou des événements futurs se produisaient. S'il est probable qu'un événement survienne et qu'une estimation raisonnable du passif à engager peut être faite, une provision est comptabilisée et une charge est enregistrée. Si la probabilité de l'événement n'est pas déterminable ou que le montant en cause ne peut pas être estimé raisonnablement, une éventualité est présentée dans les notes afférentes aux états financiers.

Les actifs éventuels sont des actifs potentiels qui pourraient devenir des actifs réels si un ou des événements futurs se produisaient. S'il est probable que l'événement futur se produira, l'existence de l'actif éventuel est divulguée dans les notes afférentes aux états financiers.

## Incertitude relative à la mesure

Lors de la préparation des états financiers, conformément aux NCCSP, la direction doit avoir recours à des estimations et à des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants des revenus et des charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels pourraient varier de façon significative par rapport à ces estimations.

Les principales estimations utilisées dans la préparation de ces états financiers se rapportent notamment à la durée de vie utile des immobilisations corporelles, aux frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, au passif lié aux avantages sociaux futurs, aux coûts prévus découlant des passifs au titre des obligations environnementales ainsi qu'aux éventualités.

## Données budgétaires

Les données budgétaires incluses aux états financiers ont été fournies à titre de comparaison et ont été approuvées par le Conseil d'administration.

### 4.6.3. Adoption de normes comptables

Tel que requis par les Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCCSP), le 1<sup>er</sup> avril 2017, la Société a débuté la mise en application, de façon prospective, de cinq (5) nouvelles normes comptables : SP 3210 Actifs, SP 3320 Actifs éventuels, SP 3380 Droits contractuels, SP 2200 Information relative aux apparentés et SP 3420 Opérations interentités. L'adoption de ces normes n'a eu aucune incidence sur les résultats et sur la situation financière de la Société.

#### 4.6.4. Débiteurs

Les débiteurs sont constitués des éléments suivants :

	31 décembre 2018	31 mars 2018
	\$	\$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	10 967 880	7 307 204
Taxes à recevoir	1 950 155	1 899 508
Refacturation de travaux à des partenaires d'affaires	3 116 530	2 308 379
Autres débiteurs	700 042	448 275
<b>Total des débiteurs</b>	<b>16 734 607</b>	<b>11 963 366</b>

#### 4.6.5. Crédoiteurs et charges à payer

Les crédoiteurs et charges à payer sont constitués des éléments suivants :

	31 décembre 2018	31 mars 2018
	\$	\$
Fournisseurs et frais courus	42 655 432	55 726 186
Salaires et charges sociales	1 144 350	1 907 970
<b>Total des crédoiteurs et charges à payer</b>	<b>43 799 782</b>	<b>57 634 156</b>

#### 4.6.6. Obligations environnementales

Périodiquement, la Société procède à un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classifier leur état environnemental afin de prioriser les interventions si requises. La Société compte un certain nombre de propriétés dont les sols sont contaminés au-delà des critères acceptables. Les propriétés concernées se situent sous le pont Jacques-Cartier et aux abords de l'autoroute Bonaventure.

En ce qui a trait aux terrains sous le pont Jacques-Cartier, des contaminations des eaux et/ou du sol ont été relevées dans le cadre d'exercices de classification, mais des travaux de suivis environnementaux et des analyses plus poussés sont requis afin de déterminer si la nappe phréatique peut en être affectée et si un exercice de décontamination serait requis. À cet effet, des travaux ont été effectués au cours de l'exercice 2015-2016 et les résultats indiquent que le niveau de contamination, l'impact et les actions à prendre ne pouvaient être déterminés, mais que le risque de migration des contaminants aux sites à proximité était faible. Actuellement, le constat de cette étude demeure inchangé et aucun passif environnemental n'a été comptabilisé.

Au 31 décembre 2018, le dossier environnemental prioritaire pour la Société demeure celui des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal. Ces terrains, gérés par la Société depuis 1978, sont situés sur une partie et à proximité d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La Société a effectué depuis 2003 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des eaux souterraines contaminées au-delà des critères acceptables. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral a privilégié le choix de solutions intégrées au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux (2) portions, soit le secteur Est et le secteur Ouest.

### a) Secteur Est

Les opérations de confinement et de pompage ont débuté en 2018. Le contrat pour l'opération du système de confinement et de pompage de ce secteur a été adjudgé en août 2018. L'estimation du passif est fondée sur les principales caractéristiques et hypothèses suivantes :

- + La durée des opérations de confinement et de pompage est estimée à quinze (15) ans. La durée du projet sera au-delà de cette période, mais il est impossible pour le moment de déterminer les coûts au-delà de quinze (15) ans;
- + Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

### b) Secteur Ouest

Le confinement des eaux et l'exploitation de l'usine ont débuté en 2017. La Société assure la gérance de ce projet. La portion des coûts assumée par la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir. L'estimation du passif est fondée sur les principales caractéristiques et hypothèses suivantes :

- + La durée des opérations de confinement est estimée à quinze (15) ans. La durée du projet sera au-delà de cette période, mais il est impossible pour le moment de déterminer les coûts au-delà de quinze (15) ans;
- + Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

<b>Principales hypothèses</b>		<b>Secteur Est</b>	<b>Secteur Ouest</b>
<b>Au 31 décembre 2018</b>			
<b>Taux d'actualisation</b> (note 1)			
<b>Taux inflation – IPCBNR</b> (note 2)			
<b>Facteur de précision</b>		<b>+/- 10 %</b>	<b>-</b>
<b>Fourchette non actualisée et inflationnée :</b>			
Au 31 mars 2018	Minimum	18 407 000 \$	10 228 000 \$
	Maximum	21 144 000 \$	10 228 000 \$
Au 31 décembre 2018	Minimum	20 152 000 \$	9 879 000 \$
	Maximum	24 188 000 \$	9 879 000 \$
<b>Fourchette actualisée et inflationnée :</b>			
Au 31 mars 2018	Minimum	15 547 000 \$	8 854 000 \$
	Maximum	17 849 000 \$	8 854 000 \$
Au 31 décembre 2018	Minimum	17 030 000 \$	8 426 000 \$
	Maximum	20 386 000 \$	8 426 000 \$
<b>Provision pour Obligations environnementales</b>		<b>17 030 000 \$</b>	<b>8 426 000 \$</b>

Depuis 2016, aucune fourchette n'est à considérer pour l'obligation relative au secteur Ouest, celle-ci reposant sur les termes financiers du contrat adjudgé pour la réalisation de la solution de décontamination. Pour le Secteur Est, la Société a adjudgé un contrat en août 2018, pour une durée de deux (2) ans. La fourchette de variabilité de 10 % pour le volet exploitation est donc appliquée aux années subséquentes (au 31 mars 2018, le facteur de précision utilisé pour le volet exploitation était de 10 %).

En date du 31 décembre 2018, la Société estime un montant de 25 456 118 \$ (24 401 859 \$ au 31 mars 2018) pour les secteurs Est et Ouest. Ce montant est enregistré à titre d'Obligations environnementales à l'État de la situation financière au 31 décembre 2018.

Note 1 : Les taux d'actualisation sont déterminés en fonction de la courbe réelle de rendement coupon zéro pour les obligations du gouvernement du Canada, publiées par la Banque du Canada. Le taux d'actualisation de l'année 2020 est 1,92 % (1,63 % au 31 mars 2018). Les taux des années subséquentes varient de 1,89 % à 2,10 % (1,79 % à 2,19 % au 31 mars 2018).

Note 2 : Basé sur l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels. Pour l'exercice 2018-2019, le taux est de 2,98 % (2,99 % au 31 mars 2018).

#### 4.6.7. Immobilisations corporelles

(Non audités – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
<b>COÛT</b>					
1 <sup>er</sup> avril 2017	5 250 117	698 939 378	4 428 890	64 234 292	772 852 677
Acquisitions	-	36 429 161	1 134 929	15 241 796	52 805 886
Aliénations	-	-	(21 728)	-	(21 728)
Transferts	-	62 803 242	-	(62 803 242)	-
<b>31 mars 2018</b>	<b>5 250 117</b>	<b>798 171 781</b>	<b>5 542 091</b>	<b>16 672 846</b>	<b>825 636 835</b>
Acquisitions	-	13 424 360	406 629	18 905 221	32 736 210
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	7 924 725	-	(7 924 725)	-
<b>31 décembre 2018</b>	<b>5 250 117</b>	<b>819 520 866</b>	<b>5 948 720</b>	<b>27 653 342</b>	<b>858 373 045</b>
<b>AMORTISSEMENT ACCUMULÉ</b>					
1 <sup>er</sup> avril 2017	-	207 507 694	3 533 362	-	211 041 056
Amortissement	-	33 029 325	305 853	-	33 335 178
Aliénations	-	-	(21 728)	-	(21 728)
<b>31 mars 2018</b>	<b>-</b>	<b>240 537 019</b>	<b>3 817 487</b>	<b>-</b>	<b>244 354 506</b>
Amortissement	-	25 816 103	319 096	-	26 135 199
<b>31 décembre 2018</b>	<b>-</b>	<b>266 353 122</b>	<b>4 136 583</b>	<b>-</b>	<b>270 489 705</b>
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>					
<b>31 mars 2018</b>	<b>5 250 117</b>	<b>557 634 762</b>	<b>1 724 604</b>	<b>16 672 846</b>	<b>581 282 329</b>
<b>31 décembre 2018</b>	<b>5 250 117</b>	<b>553 167 744</b>	<b>1 812 137</b>	<b>27 653 342</b>	<b>587 883 340</b>

Au 31 décembre 2018, le poste « Crédoiteurs et charges à payer » inclut des acquisitions liées à des immobilisations corporelles de 23 561 277 \$ (21 905 884 \$ au 31 mars 2018).

#### 4.6.8. Capital-actions

Le capital-actions autorisé est de 50 actions sans valeur nominale et la Société a émis et entièrement libéré une action au montant de 100 \$.

#### 4.6.9. Éventualités

##### **Poursuite et réclamations**

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

Au 31 décembre 2018, il existe des actifs éventuels dont le montant estimatif ne peut être déterminé. L'accès à la propriété de ces actifs dépend de l'avancement des négociations avec un partenaire d'affaires. Les actifs éventuels ne sont pas comptabilisés dans les états financiers.

##### **Autres éventualités**

- a) La Société a obtenu un permis pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Advenant la résiliation de ce permis, la Société devra enlever ses installations à ses frais. Au 31 décembre 2018, ni le propriétaire des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Par conséquent, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté.
- b) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Le propriétaire des terrains pourrait reprendre les terrains advenant un changement au niveau de l'utilisation de ces derniers, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté.

#### 4.6.10. Retenues contractuelles

Les retenues contractuelles (incluant les retenues d'exécution et les retenues de garantie) représentent le total des sommes que la Société retient provisoirement sur les sommes dues à des entrepreneurs durant la réalisation des travaux en vue de garantir l'exécution par ces derniers de leurs obligations portant sur les garanties de rectification et de correction des défauts, vices et malfaçons des travaux réalisés. Les périodes de garantie applicables à chacun des contrats débutent à la suite de l'émission du certificat provisoire d'achèvement des travaux visés. La Société procède alors à la remise de la retenue contractuelle de 5 % (désignée retenue d'exécution) et retient une nouvelle somme équivalente à 2,5 % à titre de retenue contractuelle (désignée retenue de garantie).

Les contrats prévoient que la Société versera la deuxième portion de 2,5 % de la retenue contractuelle (désignée retenue de garantie) réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses du contrat après l'expiration de la période de garantie.

#### 4.6.11. 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 du Canada ainsi qu'avec ses principaux dirigeants, les proches parents de ceux-ci et les entités soumises au contrôle de ces personnes. La Société s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces opérations sont constatées à la valeur d'échange, à l'exception du coût de l'audit des états financiers, effectué sans contrepartie, qui n'est pas constaté à l'état des résultats.

#### 4.6.12 Charges selon leur objet

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	71 315 903	53 551 713
Obligations environnementales	2 872 763	1 731 818
Amortissement des immobilisations corporelles	26 135 199	22 245 307
Salaires et avantages sociaux	14 836 827	13 745 072
Services professionnels	7 135 879	6 514 803
Biens et services	4 255 966	4 267 274
<b>Total des charges</b>	<b>126 552 537</b>	<b>102 055 987</b>

#### 4.6.13. Crédits parlementaires

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
	\$	\$
Crédits parlementaires demandés	135 041 775	139 778 642
Variation des retenues contractuelles à long terme	(4 168 596)	(4 675 434)
<b>Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits</b>	<b>130 873 179</b>	<b>135 103 208</b>
<b>Répartition</b>		
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	98 136 969	95 277 180
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	32 736 210	39 826 028
<b>Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits</b>	<b>130 873 179</b>	<b>135 103 208</b>

#### 4.6.14. Événement postérieur à la date des états financiers

Le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a confirmé la déconstruction du pont Champlain d'origine suite à la mise en service du nouveau pont Samuel-De Champlain, prévue en juin 2019. Par lettre datée du 3 mai 2018, le Ministre confirmait que la Société était mandatée d'entreprendre la déconstruction du pont Champlain, dans le respect des principes de développement durable prônés par la Société. La Société est à développer une stratégie de déconstruction qui impliquera un ordonnancement précis des méthodes utilisées pour la déconstruction ainsi qu'une planification soutenue du transport et de la récupération des matériaux afin de minimiser les effets environnementaux et les impacts sur les résidents environnants. Étant donné que le mode de réalisation de la déconstruction n'est pas déterminé, l'incidence financière du projet de déconstruction ne peut être estimée.



Participez à la conversation

**JacquesCartierChamplain.ca**

Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube

