



Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada



RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

3^e TRIMESTRE (T3)

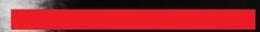
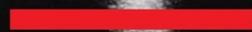
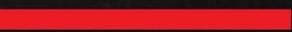
Pour les neufs mois terminés le 31 décembre 2017

TABLE DES MATIÈRES

1. STATUT	3
1.1 MANDAT.....	4
1.2 MISSION, VISION ET VALEURS.....	4
1.3 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT.....	5
1.4 CENTRE D'INNOVATION EN INFRASTRUCTURES.....	5
2. RÉTROSPECTIVE DU T3 DE 2017-2018	8
2.1 SOMMAIRE.....	9
2.2 PERSPECTIVES.....	9
3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS	11
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
4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI	23
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 2017.....	25
4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2017.....	26
4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES NEUF (9) MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2017.....	27
4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES.....	28



+ 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^{er} 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 tous les ponts et tunnels de juridiction fédérale situés dans la grande région métropolitaine de Montréal soit les ponts Champlain et 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 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

Gérer de manière systémique afin d'assurer la sécurité et la pérennité des infrastructures majeures qui lui sont confiées en préconisant 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, l'environnement, le bureau de projets Champlain, la construction et opérations et entretien. Ces groupes sont appuyés par un expert en gestion de projets et un conseiller en santé et sécurité au travail. Le bureau de projets Champlain assure la réalisation du programme d'entretien majeur du pont Champlain actuel et offre son support à INFC dans le cadre du projet CNPC. 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, 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 entièrement 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 CENTRE D'INNOVATION EN INFRASTRUCTURES

Depuis sa création en août 2015, le Centre d'innovation en infrastructures (CII) 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 et promouvoir son expertise dans le but d'assurer la pérennité des structures.

En effet, le CII supporte PJCCI dans le développement et l'intégration de solutions novatrices en termes de techniques et de matériaux de construction novateurs en s'appuyant 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 du CII ont continué à progresser. Ainsi, les projets en cours de réalisation se déclinent en trois volets.

1. Projets de recherche appliquée

Au cours de ce trimestre, le CII a finalisé deux (2) projets de recherche ; l'un relatif au renforcement de poutres de ponts par colage de polymères renforcés de fibres (PRF) et l'autre relatif à l'usage de bétons fibrés à ultra-haute performance (BFUP) pour le renforcement de poutres de ponts. Ainsi, en collaboration avec l'École Polytechnique de Montréal, le projet visant le développement de nouvelles techniques de renforcement de poutres de pont avec du BFUP ainsi qu'une analyse préliminaire d'éléments particuliers de la portée principale du pont Jacques-Cartier ont été complétés.

De plus, en collaboration avec l'Université Laval, un projet de recherche sur le suivi environnemental de la mise en lumière du pont Jacques-Cartier se poursuit et le rapport d'étude de la phase 2 a été émis tel que prévu.

En collaboration avec l'Université McGill, un nouveau projet de recherche visant le développement d'une méthode expérimentale pour l'évaluation du comportement des chevêtres de ponts est en cours.

2. Projets de développement technique

Les études d'évaluation de la performance sismique et l'étude d'un avant-projet de réhabilitation parasismique du pont Jacques-Cartier et du pont Clément ont progressé, conformément à l'échéancier.

Le contrat relatif à une étude en soufflerie de la capacité portante de la travée principale du pont Jacques-Cartier est complété.

Trois (3) études internes sont en cours sur les opportunités de prolongation de durée de vie du pont Jacques-Cartier, sur l'amélioration des systèmes de protection des structures et sur les alternatives aux sels de déglçage. Les résultats préliminaires de l'étude relative aux alternatives aux sels de déglçage sont en cours de compilation.

3. Transfert technologique

Les premiers résultats des projets de recherche sur le BFUP réalisés par le CII sont en cours d'intégration dans des projets pilotes qui seront réalisés au cours de la prochaine saison des travaux, en collaboration avec diverses parties prenantes internes et de l'industrie. Dans le cadre d'un projet pilote visant l'ouverture de la piste cyclable du pont Jacques-Cartier en hiver, l'équipe du CII participe activement à l'étude de solutions novatrices pour le chauffage éventuel de la piste.

Des rencontres pour favoriser l'intégration du CII sont en cours avec les divers services de PJCCI, notamment la gestion d'actifs. Les outils et mécanismes de collaboration favorisant l'innovation ont été identifiés et seront graduellement mis en place.



+ SECTION 2

RÉTROSPECTIVE DU T3 DE 2017-2018

2. RÉTROSPECTIVE DU T3 DE 2017-2018

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. Il présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 31 décembre 2017 (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 2016-2017 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 16 juillet 2015, par le décret C.P. 2015-1112, son Excellence le Gouverneur Général en conseil a donné instruction à PJCCI, en vertu de l'article 89 de la LGFP :

- a) d'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, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales;
- b) de rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise.

Le tableau suivant fait état des frais de déplacements, d'accueil et de conférences du 3^e trimestre de l'exercice financier 2017-2018 :

<i>(En milliers de dollars)</i>	3 mois Trimestre 3	9 mois terminés le 31 décembre 2017
Déplacements	11,4	31,3
Accueil	3,0	9,5
Conférences	23,7	55,0
TOTAL	38,1	95,8

Le 1^{er} octobre 2016, Revenu Québec a modifié le statut de PJCCI en ce qui a trait au traitement des taxes de vente. PJCCI s'est ainsi vu octroyer le statut d'« organisme à but non-lucratif (OBNL) », ce qui a eu pour effet de réduire le taux de récupération de la TPS payée par PJCCI de 100% (situation avant le 1^{er} octobre 2016) à 50%. Le traitement de la TVQ demeure inchangé, la Société réclamant toujours le remboursement de 50% des sommes payées.

2.1 SOMMAIRE

PJCCI déclare un excédent de 34,1 M\$ pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2017 (41,7 M\$ — 2016). Le déficit avant le financement public était de 101 M\$ au 31 décembre 2017 (180,5 M\$ — 2016).

Pour l'exercice en cours, les produits totaux cumulés ont été de 1,1 M\$ (1 M\$ — 2016). Les produits sont, dans leur ensemble, demeurés stables.

Au cours de la même période, la dette nette a diminué de 16,8 M\$ pour atteindre un total de 27,9 M\$. Les actifs financiers ont diminué de 30,3 M\$. La variation des montants reçus et à recevoir du gouvernement fédéral est principalement à l'origine de ce changement.

Les acquisitions d'immobilisations ont atteint durant le troisième trimestre de l'exercice en cours 39,8 M\$ (56,2 M\$ — 2016). Elles consistent essentiellement en des dépenses de 6,8 M\$ pour le pont Honoré-Mercier, de 29,2 M\$ pour le pont Jacques-Cartier et de 3,8 M\$ pour l'Estacade du pont Champlain.

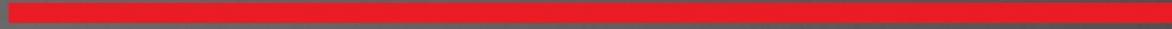
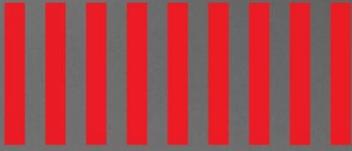
2.2 PERSPECTIVES

Les dépenses d'entretien des ponts et infrastructures connexes demeurent élevées. Les réparations du pont Champlain continuent à mobiliser des dépenses importantes pour adresser les conclusions des derniers rapports d'inspection, des études de capacité portante et des résultats obtenus par l'instrumentation. D'autres projets financés par le gouvernement se poursuivent, y compris les travaux de réfection en cours au pont Honoré-Mercier, à l'Autoroute Bonaventure, à l'Estacade du pont Champlain et au pont Jacques-Cartier.

Les travaux d'entretien et de réfection à venir sont encore importants avec la réfection continue ou la construction de projets d'envergure :

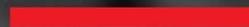
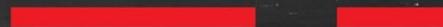
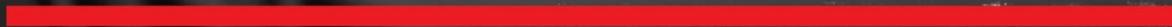
1. Afin de maintenir le pont Jacques-Cartier dans une perspective à long terme, PJCCI a développé un plan de réfection majeure portant sur les différents éléments de la structure, l'intégration urbaine, l'optimisation de la circulation aux approches et le développement du pavillon de l'île Sainte-Hélène;
2. Pour le pont Champlain, les réparations prévues jusqu'à sa mise hors service continueront de s'imposer. À ce jour, l'ensemble des poutres de rive ont été renforcées afin d'atténuer les risques associés à leur état. Au niveau des piles, joints et chevêtres, les travaux se poursuivront en 2018-2019;
3. Des travaux requis et nécessaires pour le maintien des actifs sont planifiés sur les structures de l'Autoroute Bonaventure, le pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'Estacade du pont Champlain;
4. La reconstruction des voies au sol d'une section de l'Autoroute Bonaventure en boulevard urbain est planifié en collaboration avec la Ville de Montréal.

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 2018-2019, fourni par le gouvernement permet de maintenir des infrastructures qui jouent un rôle primordial pour la population et l'économie.



+ 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 2017, les actifs financiers totaux ont diminué de 30,3 M\$ pour atteindre 70,8 M\$ comparativement à 101,1 M\$ au 31 mars 2017. 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 pour les grands projets d'investissement et les charges d'exploitation.

La situation de trésorerie nette de PJCCI a augmenté de 14,6 M\$ au cours du T3 pour atteindre un montant de 55 M\$ au 31 décembre 2017 (40,4 M\$ au 31 mars 2017). Cette augmentation au cours du trimestre est notamment attribuable à un encaissement des débiteurs.

Passif

Les créiteurs et charges à payer ont diminué de 24,9 M\$ passant de 79,2 M\$ au 31 mars 2017 à 54,3 M\$ au 31 décembre 2017. 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 5,7 M\$ pour atteindre 13,4 M\$ au 31 décembre 2017 (19,1 M\$ au 31 mars 2017). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

Au cours du dernier trimestre, PJCCI a revu les hypothèses sous-jacentes aux obligations environnementales. Une augmentation du passif lié à la révision des hypothèses de 1,6 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 18,2 M\$, qui viennent réduire d'autant le passif environnemental. Suite à ces imputations et révisions, les obligations environnementales ont diminué de 16,6 M\$ pour atteindre 30,1 M\$ au 31 décembre 2017 (46,7 M\$ au 31 mars 2017).

Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles ont augmenté de 17,6 M\$ pour atteindre un total de 579,4 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2017 (561,8 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations bruts de 39,8 M\$ moins des charges d'amortissement de 22,2 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont notamment ceux du pont Honoré-Mercier (6,8 M\$), du pont Jacques-Cartier (29,2 M\$) et de l'Estacade du pont Champlain (3,8 M\$).

Les charges payées d'avance au cours de la période ont diminué de 0,3 M\$. 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 celui du dernier exercice :

(en milliers de dollars)	Troisième trimestre		Cumulatif (9 mois)	
	2017-18	2016-17	2017-18	2016-17
Financement public pour les charges d'exploitation	31 606	59 661	95 277	166 007
Financement public pour les immobilisations corporelles	6 664	16 347	39 826	56 164
TOTAL	38 270	76 008	135 103	222 171

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

3.1.2 Charges

Entretien

Les charges d'entretien au cours du troisième trimestre représentent 83,8 % (91,7% — T3 2017) des charges totales du trimestre.

Pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2017, les charges d'entretien incluant l'amortissement totalisent 87,8 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- + 5,3 M\$ de travaux pour le pont de contournement de l'Île des Sœurs;
- + 7,2 M\$ de travaux pour le pont Honoré-Mercier;
- + 29,8 M\$ de travaux pour le pont Champlain;
- + 13,2 M\$ de travaux pour le pont Jacques-Cartier;
- + 2,3 M\$ de travaux pour l'autoroute Bonaventure;
- + 2,4 M\$ de travaux pour le tunnel de Melocheville;
- + 16,1 M\$ de travaux pour l'Estacade du pont Champlain;
- + 8,8 M\$ de salaires et avantages sociaux;
- + 2,7 M\$ de travaux pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges afférentes au fonctionnement au cours des neuf (9) derniers mois ont été de 2,3 M\$ (2,2 M\$ — T3 2017). Ces chiffres représentent 2,2 % des charges totales (1,2 % — T3 2017).

Administration

Les charges d'administration pour les neuf (9) premiers mois sont de 10,2 M\$ et représentent une diminution de 0,4 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent (10,6 M\$ — T3 2017). Au cours des trois premiers trimestres, les charges d'administration ont représenté 7,2% des charges totales (incluant les acquisitions d'immobilisations). L'objectif de la Société est un maximum de 6%. Notons que les charges administratives sont relativement stables. La variation du pourcentage qu'elles représentent par rapport aux charges totales est directement liée à la diminution des dépenses d'entretien majeur.

3.2 FLUX DE TRÉSORERIE

Par rapport au 31 mars 2017, le solde de l'encaisse a augmenté de 14,6 M\$ pour atteindre un montant de 55 M\$ (40,4 M\$ au 31 mars 2017).

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 des ponts

La priorité de PJCCI consiste à assurer la sécurité constante de toutes ses structures ainsi que leur pérennité. PJCCI administre judicieusement ses programmes relatifs aux ponts afin de prolonger le plus possible la durée de vie utile de ceux-ci. À cet effet, un programme d'inspection exhaustif est en place afin de suivre en continu l'état de ses infrastructures et établir les priorités d'intervention. Depuis quelques années, des études de capacité portante ont été entreprises afin d'identifier les éléments structuraux qui requièrent une attention particulière, qu'ils comportent ou non des dégradations visibles lors des inspections.

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. Ces structures devront faire l'objet de travaux importants au cours des prochaines années, en plus des travaux majeurs terminés ou en cours. La congestion sur tous les ponts de la Rive-Sud de Montréal ne permet pas de procéder à des travaux majeurs aux périodes de pointe de plus en plus longues, ce qui a un impact direct sur la planification, la réalisation et le coût des réparations. Des travaux majeurs de réfection sont planifiés ou en cours sur toutes les structures afin de maintenir les actifs dans un état acceptable pour assurer la sécurité des usagers et la pérennité des structures. Les inspections, les études de capacité portante et la planification à long terme ainsi que la communication et le partage d'informations sur les enjeux se poursuivent en permanence afin de mitiger les risques reliés aux infrastructures.

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 rencontrer sa mission d'assurer un passage sécuritaire sur ses structures.

Dans le Budget 2014, le gouvernement du Canada a approuvé un financement à PJCCI pour les cinq (5) années subséquentes, soit de 2014-2015 à 2018-2019. PJCCI priorise les travaux en tenant toujours compte, dans un premier temps, de la sécurité des usagers et, dans un deuxième temps, de la mise en place de mesures d'atténuation des risques.

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure (Secteurs Est et Ouest), PJCCI a reçu du financement dans le Budget 2014 pour les cinq (5) années subséquentes. PJCCI a également reçu du financement du Plan d'Action pour les sites contaminés fédéraux (PASCf), qui a été renouvelé en février 2016 pour une période de quatre (4) ans avec le PASCf3. Le PASCf ne permet que des projets d'une durée maximale de quatre (4) ans, couvrant la période jusqu'en 2019-2020. Cela représente un véritable défi puisque les projets concernant les eaux souterraines contaminées nécessitent un plan d'action à long terme. Malgré le financement reçu pour les années 2014-2015 à 2018-2019, et les fonds du PASCf, le besoin d'un financement à long terme sur une période de quatorze (14) ans, à partir de 2017-2018 est donc 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 afin de se doter d'une capacité accrue et d'une gestion rigoureuse pour mener à terme ses objectifs stratégiques.

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

Pour pallier les vulnérabilités d'expertises causées par le départ effectif ou annoncé d'une personne clé de l'organisation, PJCCI met à jour son plan de contingence et son plan de relève pour élaborer les activités d'apprentissage et les aides à la performance.

À l'automne 2015, PJCCI a réalisé un diagnostic organisationnel à travers un sondage sur l'engagement auprès de l'ensemble des employés. Au cours du dernier trimestre, afin de poursuivre ces efforts, la Société a réalisé un deuxième sondage afin de mesurer les indicateurs depuis octobre 2015. Les résultats de ce sondage sont actuellement en analyse.

La prévention de la santé mentale au travail prend une place de plus en plus importante au sein de l'organisation. Le programme triennal de santé et mieux-être 2017-2020 est en cours d'élaboration et, pour une deuxième année consécutive, des activités ont été élaborées tout au long de l'année.

PJCCI a également débuté le développement d'un programme sur la diversité en milieu de travail pour lequel un plan de mise en œuvre sera déployé sur plusieurs années.

3.3.4. Technologies de l'information (TI)

Au printemps 2017, PJCCI a octroyé un contrat pour les services professionnels d'un intégrateur pour l'accompagner dans l'implantation de la gestion électronique de documents (GED). Les travaux d'implantation ont débuté à la fin août 2017 et devraient se poursuivre sur une période de deux (2) ans pour se terminer à l'automne 2019. Le projet se déroule selon les délais et budgets prévus, les outils logiciels ont été acquis et la configuration est en cours.

Le service des TI a également complété l'implantation de la suite Office365 de Microsoft en ce qui a trait à l'entreposage et la synchronisation des courriels qui s'effectuent désormais à partir de la suite infonuagique. Les travaux se poursuivent avec le déploiement d'un nouvel Intranet, des espaces de stockage OneDrive et progressivement d'espaces SharePoint pour

la collaboration et le partage de documents corporatifs. Quant à la sécurité informatique, l'octroi d'un contrat de vérification de la sécurité (tests d'intrusion) est prévu en janvier 2018.

Par ailleurs, l'outil de gestion de rapports et tableaux de bord, soit le logiciel *Tableau* est en voie de déploiement progressif, ce qui permettra une meilleure gestion centralisée des données avec la mise en place d'un entrepôt de données corporatif au cours de l'année 2018-2019.

3.3.5. Santé et sécurité (SST)

En ligne avec les orientations stratégiques en matière de santé et sécurité au travail, l'équipe SST continue le déploiement de son programme cadre afin de poursuivre l'évolution de la culture SST de la Société. Une version améliorée du tableau de bord SST permettant le suivi des performances et l'évolution des activités de prévention a été déployé au dernier trimestre.

D'autre part, les principales réalisations du troisième trimestre sont, entre autres :

- + L'élaboration d'un indicateur clé de performance des entrepreneurs, qui permet de déterminer l'indice de risque lors de la réalisation des travaux ;
- + Le déploiement de la version révisée des formulaires de déclaration des événements SST pour les surveillants, afin de faciliter la mise à jour et améliorer la qualité des données compilées pour l'ensemble des accidents et incidents survenus dans le cadre des contrats actifs ;
- + Le début de la mise en place d'une démarche de prévention des troubles musculosquelettiques qui se poursuivra durant les prochains mois et qui permettra l'élaboration d'un programme de prévention spécifique en ergonomie ainsi que l'analyse des postes de travail de l'ensemble des employés.

La collaboration des intervenants des différents services facilite l'adhésion à l'objectif ultime de « Zéro Blessure par Choix ». Cette philosophie s'intègre logiquement et naturellement dans l'approche de développement durable de la Société.

PJCCI poursuit ses efforts afin de maintenir et bonifier les exigences contractuelles applicables aux ressources consacrées à la santé et sécurité dans les contrats de surveillance des travaux et le contrat de gestion globale de la santé et sécurité. L'équipe SST travaille aussi à clarifier les attentes spécifiques associées à la gestion des risques majeurs pour ces types de contrats.

De par leur implication, les membres du comité local en santé et sécurité exercent une influence positive et constructive dans l'organisation. Leurs efforts et ceux des employés contribuent à l'amélioration des mécanismes de prévention et ultimement aux performances.

3.3.6. Obligations environnementales

PJCCI participe au PASCFC, administré par Environnement et changement climatique Canada, 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) à Montréal en bordure du fleuve St-Laurent. Le projet Solution Bonaventure visant la gestion environnementale des eaux souterraines a ainsi été lancé à l'été 2016. PJCCI collabore aussi avec des propriétaires et des parties intéressées pour partager les connaissances acquises.

En ce qui a trait au secteur Est du projet, les travaux de construction du mur de confinement des hydrocarbures ont été complétés à l'automne 2017. Un contrat de services professionnels a été octroyé afin de concevoir le programme d'exploitation qui débutera au cours du premier trimestre 2018-2019. Pour sa part, l'exploitation du système de confinement et de traitement du secteur Ouest se poursuit et fait l'objet d'un partenariat avec le gouvernement du Québec (ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)). PJCCI en assure la gestion.

3.3.7. Gestion des actifs

Au troisième trimestre, l'emphase a été mise à finaliser la planification stratégique ainsi que l'élaboration du plan d'entreprise 2018-2023. Pour réaliser ces activités, des fiches de projets détaillées ont été finalisées et intégrées au plan stratégique afin d'apporter une compréhension commune des projets et de la planification des travaux futurs à toute l'organisation. À travers ces fiches, un niveau de complexité a été évalué afin de donner une appréciation de l'effort et des risques reliés à ces projets. Des informations telles que les besoins du projet, la portée des travaux, le contexte, les intrants, les parties prenantes et les risques connus y sont intégrés afin de bien définir les livrables attendus de l'équipe projet qui prend en charge la réalisation.

Un exercice d'identification des risques au niveau d'une structure a également débuté. 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 par la suite les priorités pour chaque projet à réaliser, en vue de faciliter les choix d'investissements. Bien que ces activités soient réalisées aujourd'hui, le fait de les standardiser et de les documenter aidera PJCCI à avoir une compréhension commune et alignée à travers l'organisation. Cet exercice devrait être complété pour la prochaine planification stratégique.

Finalement, une vision a été élaborée pour chacun des ouvrages, permettant d'aligner les actions de tous les services vers un objectif commun. Ces visions, incluses au plan stratégique et au plan d'entreprise 2018-2023 viennent supporter le niveau d'investissement proposé.

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 :

- + L'octroi de deux (2) nouveaux contrats, côté Montréal et côté Longueuil, pour des travaux de réfection des tours d'acier et le renforcement de la structure d'acier. La réalisation de travaux similaires dans le passé a permis de mieux connaître et mitiger les difficultés reliées à des travaux se déroulant dans un environnement urbain avec 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.
- + Le projet visant l'illumination du pont Jacques-Cartier, réalisé en collaboration avec la Société des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal et le Secrétariat fédéral Canada 150, est actuellement en phase de fermeture administrative des contrats,

d'élaboration de la documentation et de transfert progressif à l'équipe d'Opérations et entretien de la Société. Cette phase se poursuivra jusqu'au quatrième trimestre.

- + Des travaux visant la stabilisation de talus à l'approche Sud-Est du pont Jacques-Cartier ont été complétés en avance sur l'échéancier prévu et seules certaines déficiences sont prévues être corrigées au premier trimestre de l'année 2018-2019. Ces travaux permettront de maintenir une capacité fonctionnelle de l'approche sud du pont Jacques-Cartier à long terme et ont permis par ailleurs de réaménager le trottoir au-dessus du talus et de modifier l'escalier au niveau de la culée afin d'améliorer l'offre aux piétons, le tout en coordination avec la Ville de Longueuil. Une attention particulière a été portée à l'aménagement paysager du talus ainsi qu'à l'architecture de l'escalier attenant au stationnement exploité par la Ville de Longueuil.
- + PJCCI a complété les travaux de réfection des viaducs C et D, permettant l'accès au pont via la Ville de Longueuil. Ces travaux de réfection de béton ont nécessité la réalisation de trois (3) blitz de travaux dans le but de minimiser l'impact sur les citoyens et les usagers. Ces travaux ont été complétés avec un (1) mois d'avance sur l'échéancier initial.
- + Le projet permettant la ségrégation des piétons et des cyclistes a été lancé au cours du premier trimestre de 2017-2018. Les travaux, qui devaient débiter sur le pont à l'automne 2017 pour être complétés au printemps 2018, n'ont pu être entamés en raison de l'annulation de l'appel d'offres découlant du prix trop élevé des soumissions. De plus, considérant les enjeux de coordination avec les autres projets sur le pont Jacques-Cartier, le dossier est présentement à l'étude afin de déterminer le moment optimal de mise en place de telles mesures.
- + Considérant la demande de maintenir la piste cyclable en opération durant l'hiver, un avant-projet a été lancé au cours du deuxième trimestre de 2017-2018 afin d'étudier les mesures à mettre en place pour y répondre de manière sécuritaire. Pendant le dernier trimestre, 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 préliminaires seront connues au début du premier trimestre de 2018-2019.
- + Un nouveau projet a été lancé pendant le deuxième trimestre de 2017-2018, lequel couvrira deux (2) volets, soit le planage et le pavage sur la totalité du pont et ses approches en 2019-2020 ainsi que la gestion de l'eau drainée et l'aménagement des terrains sous la section 8 en 2020-2021. Ces travaux permettront d'assurer l'intégrité de la membrane d'étanchéité existante du tablier. Ils 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 l'aménagement d'un parc linéaire sous et à proximité du pont à Montréal. Le projet étant en phase démarrage, l'adjudication d'un contrat de services professionnels de conception est prévue au début du premier trimestre de 2018-2019.
- + Un autre projet consiste en la construction d'un nouveau bâtiment combinant des espaces administratifs et de garage pour l'équipe Opérations et entretien de la Société et l'amélioration de la cour adjacente. 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 combinant garages et bureaux. Compte tenu de la nature du projet, la Société compte se doter des services d'une firme spécialisée en architecture, au début du premier trimestre de 2018-2019, afin de procéder à la conception du bâtiment.

- + Un projet est en démarrage confirmant la position de la Société en tant que leader dans la gestion de la mobilité. Le projet inclut la construction d'une boucle de fibre optique 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. La conception s'est poursuivie lors du dernier trimestre de 2017-2018 pour les volets SIGC et fibre optique. Le prochain jalon significatif dans le cadre du projet sera le lancement d'un appel d'offres au premier trimestre de 2018-2019 pour le contrat de construction relatif au réseau de fibre optique.
- + Un avant-projet a été lancé lors du troisième trimestre en vue de développer le pavillon de l'île Sainte-Hélène et des terrains avoisinants. Le projet vise principalement à assurer la pérennité du pavillon et revoir la vocation de ce bâtiment d'importance afin de le mettre en valeur. Un appel de propositions est prévu au premier trimestre de 2018-2019 afin de s'adjoindre les services d'un consultant pour mener à terme l'étude d'avant-projet détaillée.

Pont Honoré-Mercier

Au cours du second trimestre de 2016-2017, le projet majeur de renforcement et de remplacement du tablier du pont a été complété sur la section fédérale du pont. Le parachèvement des derniers travaux devrait être complété au dernier trimestre de 2017-2018. Les travaux ont été réalisés par un entrepreneur et des travailleurs Mohawks de la réserve de Kahnawà:ke.

Des travaux de réfection de piles ont débuté et se poursuivront sur plusieurs années. Au cours de l'année 2017-2018, la réfection de deux (2) piles a été complétée tandis que trois (3) autres piles sont en cours de réfection. Au cours du troisième trimestre de 2017-2018, la mobilisation pour des travaux de peinture au niveau de la structure d'acier a débuté et un nouveau contrat a été octroyé pour le remplacement de la passerelle d'inspection.

Pont Champlain

Le pont Champlain est en fin de vie utile. Dans le but d'établir une stratégie globale d'entretien du pont jusqu'à sa mise hors service, PJCCI procède d'une façon continue à des inspections, 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 nouveau pont. Des travaux importants à la structure sur des éléments comme les poutres, la dalle, les chevêtres, les fûts et les semelles des piles sont entrepris dans le cadre d'une stratégie globale de maintien suivant un programme décennal. De plus, des réparations aux éléments en acier de la structure de la travée principale et d'autres réparations importantes comme le remplacement des joints de dilatation doivent se poursuivre en continu pour assurer la disponibilité des voies et la sécurité des usagers de la route.

Le programme décennal de grands travaux de maintien du pont est sur le point de compléter sa neuvième année en 2017-2018 et, sans surprise, des signes de détérioration continuent de se manifester puisque la détérioration d'un ouvrage en fin de vie utile a tendance à suivre une courbe exponentielle. Le calendrier annoncé du remplacement du pont d'ici la fin de 2018 nécessite la poursuite des travaux du programme d'entretien majeur, et de continuer de mettre en place des mesures de mitigation qui permettent de gérer adéquatement les risques liés, entre autres, à l'usure des éléments d'une structure en fin de vie utile.

Cette structure vieillissante nécessite un programme d'inspections détaillées dont la fréquence dépasse largement les normes minimales standards reconnues dans l'industrie

pour ce type d'ouvrage. De plus, dans le cadre de la stratégie d'atténuation des risques, des instruments de mesure et d'analyse sophistiqués sont en place afin de surveiller le comportement de certains éléments importants du pont, et ce, en temps réel. Dans le même ordre d'idée, plus de 340 capteurs de haute précision ont été installés pour suivre les déformations de certaines poutres. Les données provenant des lectures de ces instruments sont emmagasinées dans une base de données dont les premières lectures datent de janvier 2014. Cet historique, disponible pour chacune des 100 poutres de rive, permet d'apprécier tout changement dans le comportement d'une poutre et de rapidement mettre en œuvre les mesures de mitigation envisagées afin de maintenir le pont ouvert et sécuritaire.

Dans le but de gérer plus efficacement l'ensemble des activités reliées au pont Champlain, le bureau de projets Champlain a été mis en place au début de 2015. L'objectif principal était de regrouper l'ensemble des activités reliées à l'entretien du pont Champlain : l'ingénierie, l'inspection, le suivi du comportement structural et la gestion des contrats de construction. Le bureau de projets Champlain regroupe ainsi :

- + Les ressources de PJCCI responsables de la gestion des contrats;
- + Une firme responsable de l'intégrité structurale du pont ;
- + Un consortium de firmes de génie conseil responsable de la surveillance des travaux de construction;
- + Un consortium de firmes de génie conseil responsable de l'inspection du pont.

Le rapport de 2013 d'une firme de génie-conseil, a identifié que des investissements additionnels de l'ordre de 389 M\$ étaient requis au cours de la période de 2014-2015 à 2017-2018 afin de maintenir la structure dans un état acceptable. Dans une mesure de gestion des risques et d'utilisation efficiente des fonds, toutes les recommandations sont révisées par le second consultant ainsi que par un comité d'experts sur lequel siègent deux (2) experts spécialisés en structures.

Les travaux des dernières années ont, entre autres, permis de sécuriser 100% des poutres de rive du pont à l'aide de différents systèmes de renforcement. Le programme de renforcement des poutres de rive s'est complété en mars 2017.

Bien que les poutres de rive soient maintenant totalement supportées par des systèmes de renforcement, PJCCI ne relâche pas ses efforts pour maintenir le pont Champlain sécuritaire. Depuis le début de l'année 2017, les inspections ont montré que la dégradation de la structure se poursuit. Les chevêtres sont un des éléments dont le suivi a été renforcé et sont maintenant inspectés quatre (4) fois par année. PJCCI poursuit sa gestion de risque en élaborant des concepts de renforcement pour les éléments les plus à risque (chevêtres, poutres intérieures et diaphragmes).

En octobre 2011, le gouvernement fédéral a annoncé le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent et en a confié la gestion à Infrastructure Canada. Le 1er décembre 2013, le gouvernement fédéral a annoncé que le nouveau pont serait en place en 2018. Des mesures proactives sont envisagées au niveau de l'actuel pont Champlain pour parer aux éventualités liées au retard dans la livraison du nouveau pont.

En février 2017, un consultant retenu par PJCCI a émis son rapport final de l'avant-projet portant sur la déconstruction de l'actuel pont Champlain selon les principes de développement durable (e.g. les travaux de déconstruction, le transport des matériaux, la valorisation des matériaux et la réhabilitation du site).

Cette étude d'avant-projet a pour but d'élaborer divers scénarios et de recommander le scénario optimal pour la déconstruction du pont. Les scénarios élaborés doivent faciliter et permettre de définir une orientation définitive et assurer une bonne transition en vue de la réalisation du projet.

Le projet de déconstruction est maintenant passé en phase de conception, et pour ce faire, PJCCI a lancé un appel de propositions public pour les services d'un « 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 demande de qualification et la demande de propositions pour la sélection de l'entrepreneur responsable de la déconstruction et enfin le suivi des travaux de déconstruction. PJCCI a obtenu le feu vert pour débiter l'étude environnementale et les études techniques pour alimenter cette dernière. Les propositions ont été reçues en décembre 2017, le comité d'évaluation a procédé à leur analyse et l'octroi du contrat est prévu en février 2018.

Estacade du pont Champlain

Suite à la réalisation des travaux de renforcement du tablier de l'Estacade et de déplacement de la piste cyclable, une inspection détaillée et une étude de capacité portante ont été réalisées à l'été 2016 afin de statuer sur l'état de l'ouvrage et d'établir un programme complet de réfection de la structure, dont certains éléments avaient déjà été ciblés pour de réparations. D'ailleurs, un projet pilote pour la réparation des piles (semelles et fûts), poutres et appareils d'appui a démarré à l'automne 2016 en vue de réaliser des travaux à l'été 2018.

En janvier 2017, les résultats préliminaires d'une analyse de capacité portante ont démontré la fragilité des semelles, selon les hypothèses émises par le consultant. Suite à ce constat, un programme de renforcement temporaire de l'ensemble des semelles de cette infrastructure a débuté en février 2017 afin d'assurer la sécurité de cet important lien pour l'entretien du pont Champlain actuel et pour la construction du nouveau pont Champlain. Le renforcement temporaire de l'ensemble des semelles a été complété à l'automne 2017.

Cet ouvrage, originalement conçu pour arrêter les glaces, est aujourd'hui utilisé comme un pont, et il est donc essentiel d'intervenir pour renforcer les semelles de l'ouvrage qui supportent l'ensemble de la structure. Il y a quelques années, une étude avait démontré que les semelles avaient besoin de réhabilitation, mais la criticité n'avait pas été estimée au même niveau qu'elle l'est actuellement.

En parallèle aux travaux de renforcement des semelles, un programme d'investigation par carottage est en cours afin de déterminer l'état réel du béton au cœur des semelles et déterminer plus précisément leur capacité portante. Ces résultats, ainsi que les travaux du projet pilote de l'été 2018, seront utilisés en vue de l'élaboration d'un plan directeur des travaux de réhabilitation de la structure de l'Estacade du pont Champlain.

PJCCI effectue une importante coordination et un suivi serré de l'utilisation de l'Estacade compte tenu de l'utilisation accrue de cet ouvrage pour la réalisation des travaux du CNPC et au pont actuel. Des travaux d'aménagement des approches et des contrôles d'accès ont été complétés en mai 2017.

Autoroute Bonaventure

En plus des travaux sur les structures et chaussées de l'autoroute Bonaventure, deux (2) grands chantiers reliés au confinement des eaux souterraines contaminées sont en cours dans ce secteur. Les deux (2) projets sont connus sous le nom de « Solution Bonaventure ». Le chantier du secteur Ouest a été complété pour la partie construction par la mise en place de 39 puits de pompage et la construction d'une usine de traitement des eaux. La mise en

service de l'usine a eu lieu en décembre 2016 et la période de rodage du système de traitement, qui était prévue pour six (6) mois, s'est terminée en septembre 2017. À noter que le site de ces travaux est situé au cœur du chantier de construction du CNPC, en dessous de l'extrémité nord du nouveau pont de l'Île des Sœurs. Une grande coordination a donc été nécessaire pour éviter de retarder le chantier du nouveau pont, tout en procédant avec les travaux de construction de ce projet environnemental majeur.

La construction d'un mur de confinement pour la rétention des eaux contaminées, situé le long de l'autoroute Bonaventure dans le secteur Est, qui a démarré à l'été 2016, a été complétée au cours du dernier trimestre.

Ces deux (2) chantiers innovateurs et uniques représentent un défi de taille pour l'organisation. Bien que le chantier du secteur Est ait pris du retard en raison de la complexité de réalisation, l'avancement global de ces deux (2) projets stratégiques constitue un accomplissement considérable pour nos équipes de projet, de même que pour l'ensemble des partenaires impliqués de près ou de loin dans ce projet.

Durant le dernier trimestre, des travaux d'ingénierie ont été réalisés pour permettre la réalisation des futurs travaux de maintien de l'autoroute Bonaventure prévus à l'été 2018.

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. Les travaux de conception ont débuté lors du dernier trimestre en vue du début des travaux de construction à la fin du premier 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 325 M\$.

(en milliers de dollars)	Au trimestre du 31 décembre 2017			Au trimestre du 31 décembre 2016		
	Opérations	Capital	Total	Opérations	Capital	Total
Budget principal des dépenses	213 476	111 483	324 959	227 253	110 745	337 998
Financement disponible	213 476	111 483	324 959	227 253	110 745	337 998
Crédits parlementaires (1)						
+ Utilisés	95 277	39 826	135 103	166 007	56 164	222 171
+ Requis	118 199	71 657	189 856	61 246	54 581	115 827
Total crédits parlementaires	213 476	111 483	324 959	227 253	110 745	337 998

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



+ SECTION 4
ÉTATS FINANCIERS NON-AUDITÉS
INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2017-2018

4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI

Pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2017, 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 du Premier dirigeant 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.



Glen P. Carlin, ing., FICl, FSCGC
Premier dirigeant



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

18 février 2018

4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(Non-audité – en dollars canadiens)

	31 décembre 2017	31 mars 2017
	\$	\$
Actifs financiers		
+ Trésorerie	54 982 710	40 360 557
+ Débiteurs	15 788 269	60 729 006
Total des actifs financiers	70 770 979	101 089 563
Passifs		
+ Crédoiteurs et charges à payer	54 286 232	79 156 586
+ Avantages sociaux futurs	525 671	666 898
+ Retenues contractuelles	13 393 912	19 097 776
+ Revenus reportés	327 075	229 813
+ Obligations environnementales (Note 4.6.3)	30 143 658	46 675 271
Total des passifs	98 676 548	145 826 344
Dettes nettes	(27 905 569)	(44 736 781)
Actifs non financiers		
+ Immobilisations corporelles (Note 4.6.4)	579 392 342	561 811 621
+ Charges payées d'avance	202 689	498 049
Total des actifs non financiers	579 595 031	562 309 670
Excédent accumulé	551 689 462	517 572 889

ÉVENTUALITÉS ET PASSIFS ÉVENTUELS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES
(NOTES 4.6.6 et 4.6.7).

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 2017

(Non-audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le			
	31 mars 2018	31 décembre 2017		31 décembre 2016	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus					
+ Baux et permis	599 000	150 354	445 009	137 102	432 473
+ Intérêts	500 000	255 204	589 777	145 527	471 297
+ Autres sources		29 742	34 566	7 271	14 232
Total des revenus	1 099 000	435 300	1 069 352	289 900	918 002
Charges (note 4.6.9)					
+ Entretien	232 197 000	27 585 782	87 814 034	58 612 145	163 691 199
+ Fonctionnement	3 520 000	756 440	2 267 549	760 809	2 245 437
+ Administration	15 891 000	3 604 177	10 242 586	3 672 383	10 639 674
+ Obligations environnementales	(1 793 000)	966 645	1 731 818	861 958	4 848 277
Total des charges	249 815 000	32 913 044	102 055 987	63 907 295	181 424 587
Déficit avant financement du Gouvernement du Canada	(248 716 000)	(32 477 744)	(100 986 635)	(63 617 395)	(180 506 585)
Paiements de transfert (note 4.6.10)	324 959 000	38 269 879	135 103 208	76 008 713	222 171 001
Excédent lié aux activités	76 243 000	5 792 135	34 116 573	12 391 318	41 664 416
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	544 851 000		517 572 889		461 419 341
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	621 094 000		551 689 462		503 083 757

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 2017

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le			
	31 mars 2018	31 décembre 2017		31 décembre 2016	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$			\$	\$
Excédent de l'exercice lié aux activités	76 243 000	5 792 135	34 116 573	12 391 318	41 664 416
+ Acquisition d'immobilisations corporelles (note 4.6.4)	(111 482 000)	(6 663 984)	(39 826 028)	(16 347 291)	(56 164 404)
+ Amortissement des immobilisations corporelles (note 4.6.4)	36 889 000	4 825 146	22 245 307	8 383 999	24 058 929
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(74 593 000)	(1 838 838)	(17 580 721)	(7 963 292)	(32 105 475)
+ Acquisition de charges payées d'avance	-	(122 350)	(566 454)	(31 903)	(2 897 668)
+ Utilisation de charges payées d'avance	-	293 875	861 814	1 966 656	3 281 912
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	171 526	295 360	1 934 753	384 244
Diminution de la dette nette	1 650 000	4 124 823	16 831 212	6 362 779	9 943 185
Dette nette au début de l'exercice	(25 008 000)		(44 736 781)		(41 433 881)
Dette nette à la fin de l'exercice	(23 358 000)		(27 905 569)		(31 490 696)

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 2017

	Neuf mois terminés le			
	31 décembre 2017		31 décembre 2016	
	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$		
Activités de fonctionnement				
Excédent de l'exercice	5 792 135	34 116 573	12 391 318	41 664 416
Éléments sans effet sur la trésorerie				
+ Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.4)	4 825 146	22 245 307	8 383 999	24 058 929
+ Augmentation (diminution) des avantages sociaux futurs	(127 653)	(141 227)	(28 256)	97 249
+ Augmentation (diminution) des obligations environnementales	(3 978 752)	(16 531 613)	(4 347 320)	(9 496 545)
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement				
+ (Augmentation) diminution des débiteurs	14 567 962	44 940 737	10 118 407	(42 465 837)
+ Augmentation (diminution) des créditeurs et frais à payer	(17 595 617)	(39 149 703)	2 486 432	8 636 414
+ Augmentation (diminution) des retenues	341 877	(5 703 864)	1 348 539	3 936 528
+ Augmentation (diminution) des revenus reportés	163 738	97 262	104 509	(1 574)
+ Diminution des charges payées d'avance	171 525	295 360	1 934 752	384 244
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	4 160 361	40 168 832	32 392 380	26 813 824
Activités d'investissement en immobilisation corporelles				
+ Sortie de fonds relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(3 839 243)	(25 546 679)	(21 396 765)	(52 134 698)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(3 839 243)	(25 546 679)	(21 396 765)	(52 134 698)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	321 118	14 622 153	10 995 615	(25 320 874)
Trésorerie au début de l'exercice		40 360 557		73 996 315
Trésorerie à la fin de l'exercice		54 982 710		48 675 441

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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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, 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 reçu, 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 des 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 tel que présenté dans le tableau suivant :

CATÉGORIES	INSTRUMENTS FINANCIERS	ÉVALUATION
Actifs financiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trésorerie ▪ Débiteurs (autre que les taxes à recevoir) 	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crédoiteurs et charges à payer ▪ Retenues contractuelles 	Coût ou coût après amortissement

Éventualités

Les passifs éventuels sont des passifs potentiels qui pourraient devenir des passifs réels si un ou des événements futurs se produisent. 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.

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. Obligations environnementales

Périodiquement, la Société procède à un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classer 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 d'analyses plus poussées 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 entrepris au cours de l'exercice 2015-2016 indiquent que le niveau de contamination, l'impact et les actions à prendre ne pouvaient être déterminés à cette étape, mais que le risque de migration des contaminants aux sites à proximité était faible. Actuellement, ce constat demeure inchangé et aucun passif environnemental n'a été comptabilisé.

Au 31 décembre 2017, 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. Depuis 2003, la Société a effectué 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 portions: soit le secteur Est et le secteur Ouest.

Secteur Est

L'estimation de ce passif est fondée sur une conception détaillée découlant de l'octroi des contrats de surveillance et de construction pour la réalisation des travaux relatifs au système de confinement. En ce qui a trait à l'exploitation du système, les appels d'offres suivront les travaux. Les principales caractéristiques et hypothèses relatives à ce projet sont les suivantes :

- + Les travaux ont débuté en juin 2016 et se sont terminés à la fin de l'automne 2017.
- + L'installation du système de pompage et de traitement a débuté en 2017.
- + Les opérations de confinement et de pompage débuteront en 2018 et s'échelonneront sur une période estimée à quinze (15) ans. La durée du projet ira au-delà de quinze (15) ans 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.

Secteur Ouest

La Société a octroyé un contrat pour la construction d'une barrière hydraulique et d'une usine de traitement. Par conséquent, l'évaluation de l'obligation afférente au secteur Ouest repose sur les termes financiers de ce contrat :

- + La construction d'une barrière hydraulique et de l'usine de traitement, débutée en juin 2016, est terminée.
- + La période de rodage des opérations de confinement s'est terminée en septembre 2017. L'exploitation est prévue pour une période estimée à quinze (15) ans. La durée du projet ira au-delà de quinze (15) ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de quinze (15) ans.
- + Pour le projet du secteur Ouest, la portion des coûts assumés par la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir.
- + Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

La Société assure la gestion de ce projet.

Principales hypothèses		Secteur Est	Secteur Ouest
Au 31 décembre 2017 (31 mars 2017)			

Taux d'actualisation (note1) :			
i) Exercices 2018 et 2019	31 mars 2017	0,72 %	0,72 %
	31 décembre 2017	1,66 %	1,66 %
ii) À long terme	31 mars 2017	2,28 %	2,28 %
	31 décembre 2017	2,20 %	2,20 %
<hr/>			
Taux inflation – IPCBNR (note 2) :	31 mars 2017	3,05 %	3,05 %
	Bâtiments non résidentiels 31 décembre 2017	3,27 %	3,27 %
<hr/>			
Facteur de précision		+/-10 %	-
<hr/>			
Fourchette non actualisée et inflationnée :			
Au 31 mars 2017	Minimum	42 158 000 \$	10 607 000 \$
	Maximum	51 526 000 \$	10 607 000 \$
Au 31 décembre 2017	Minimum	26 441 000 \$	9 930 000 \$
	Maximum	32 317 000 \$	9 930 000 \$
<hr/>			
Fourchette actualisée et inflationnée :			
Au 31 mars 2017	Minimum	37 704 000 \$	8 971 271 \$
	Maximum	46 083 000 \$	8 971 271 \$
Au 31 décembre 2017	Minimum	21 841 820 \$	8 301 838 \$
	Maximum	24 026 002 \$	8 301 838 \$
<hr/>			
Provision Passif environnemental		21 841 820 \$	8 301 838 \$

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 juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés.

En date du 31 décembre 2017, la Société estime un montant de 30 143 658 \$ (46 675 271 \$ en 2017) 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 2017.

Note 1 : Taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien

Note 2 : Indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels

4.6.4. Immobilisations corporelles

(non-audités – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Coût					
1 ^{er} avril 2016	5 250 117	517 495 453	4 653 085	154 011 374	681 410 029
+ Acquisition	-	65 389 895	328 552	28 627 521	94 345 968
+ Aliénations	-	(2 350 573)	(552 747)	-	(2 903 320)
+ Transferts	-	118 404 603	-	(118 404 603)	-
31 mars 2017	5 250 117	698 939 378	4 428 890	64 234 292	772 852 677
+ Acquisition	-	19 870 156	972 865	18 983 007	39 826 028
+ Transferts	-	26 290 354	-	(26 290 354)	-
31 décembre 2017	5 250 117	745 099 888	5 401 755	56 926 945	812 678 705
Amortissement accumulé					
1 ^{er} avril 2016	-	175 487 969	3 740 481	-	179 228 450
+ Amortissement	-	33 098 555	345 628	-	33 444 183
+ Aliénations	-	(1 078 830)	(552 747)	-	(1 631 577)
31 mars 2017	-	207 507 694	3 533 362	-	211 041 056
+ Amortissement	-	22 020 604	224 703	-	22 245 307
31 décembre 2017	-	229 528 298	3 758 065	-	233 286 363
Valeur comptable nette					
31 mars 2017	5 250 117	491 431 684	895 528	64 234 292	561 811 621
31 décembre 2017	5 250 117	515 571 590	1 643 690	56 926 945	579 392 342

4.6.5. 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 \$.

4.6.6. Éventualités

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.

Dans le cadre d'un projet pour des travaux qu'elle faisait exécuter pour elle-même et pour un partenaire et dont elle partage les coûts avec ledit partenaire, la Société a déposé le 23 novembre 2012, auprès de son partenaire, une réclamation pour des coûts supplémentaires encourus ou à encourir par la Société et découlant de décisions dudit partenaire. Pour le moment, la direction estime qu'il lui est impossible d'établir une estimation de l'incidence financière de cette réclamation.

4.6.7. Passifs éventuels liés aux immobilisations corporelles

- a) Un permis a été octroyé à la Société pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir », contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la Société peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la Société devra enlever immédiatement ses installations, à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire, à défaut de quoi le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la Société, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis en date du 31 décembre 2017. Comme la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- 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. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, 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 dans les états financiers.

4.6.8. 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.

4.6.9. Charges selon leur objet

<i>en milliers de dollars</i>	31 décembre	
	2017	2016
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	53 551 713	128 504 660
Obligations environnementales	1 731 818	4 848 276
Amortissement des immobilisations corporelles	22 245 307	24 058 928
Salaires et avantages sociaux	13 745 072	13 046 543
Services professionnels	6 514 803	5 685 748
Biens et services	4 267 274	5 280 432
Total des charges	102 055 987	181 424 587

4.6.10. Crédits parlementaires

<i>en milliers de dollars</i>	31 décembre	
	2017	2016
	\$	\$
Crédits parlementaires demandés	139 778 642	218 614 532
Variation des retenues contractuelles à long terme	(4 675 434)	3 556 469
Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits	135 103 208	222 171 001
Répartition		
Paiement de transfert pour les charges d'exploitation	95 277 180	166 006 598
Paiement de transfert pour les immobilisations corporelles	39 826 028	56 164 403
	135 103 208	222 171 001



Participez à la conversation

JacquesCartierChamplain.ca

Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube

