



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

Canada



**1^{er} trimestre (T1)
Pour les trois mois
terminés le 30 juin 2015**

**RAPPORT
FINANCIER
TRIMESTRIEL**

TABLE DES MATIÈRES

1. STATUT	3
1.1. MANDAT	3
1.2. MISSION, VISION ET VALEURS	4
1.3. PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT	4
2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2015-2016	7
2.1. SOMMAIRE.....	7
2.2. PERSPECTIVES	8
3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS	10
3.1. RÉSULTATS DES OPÉRATIONS.....	10
3.2. FLUX DE TRÉSORERIE	12
3.3. ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES.....	12
3.4. RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS.....	18
4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTERIMAIRES DE PJCCI	20
4.1. RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE	20
4.2. ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 30 JUIN 2015	21
4.3. ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2015	22
4.4. ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2015	23
4.5. ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2015	24
4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES.....	25

SECTION 1

STATUT



1. STATUT

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (la Société ou 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 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 une société d'État mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la LGFP.

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). Elle est assujettie à la partie X de la LGFP.

1.1. MANDAT

PJCCI est gestionnaire de tous les ponts, routes et tunnels de juridiction fédérale situés dans la grande région métropolitaine de Montréal : les ponts Champlain et Jacques-Cartier de même que la section fédérale du pont Honoré-Mercier, ainsi que leurs approches, et quatre infrastructures connexes, soit une section de l'autoroute Bonaventure et de l'autoroute 15, l'estacade du pont Champlain et le tunnel de Melocheville.

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

- des opérations;
- des inspections;
- de l'entretien;
- des réparations;
- 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 aux usagers un passage sécuritaire par la gestion, l'entretien et la réfection des infrastructures en optimisant la fluidité de la circulation et en respectant l'environnement.

» Notre vision

PJCCI poursuit son développement de manière à consolider son statut de gestionnaire d'ouvrages majeurs se classant parmi les meilleurs dans son domaine par une gestion responsable, préventive et systémique.

» 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 activités de PJCCI sont réparties dans deux secteurs d'activités :

» Planification, ingénierie et construction

PJCCI assure la planification et la gestion des activités ayant trait aux principaux projets de construction, de réfection et de réparation des composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers (telles que les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavage et peinture).

» Opérations et entretien

PJCCI supervise et gère les contrats de déneigement, de remorquage et de nettoyage, l'entretien du réseau et l'aménagement paysager. La société assure également l'entretien des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

Des services administratifs, tels que les affaires juridiques, l'approvisionnement, les finances, les technologies de l'information, les ressources humaines, l'environnement et les communications soutiennent ces secteurs. Les professionnels spécialisés de l'équipe de PJCCI ont un vaste savoir-faire et une grande expérience des infrastructures de ponts et chaussées, ainsi que du génie et de la gestion des ponts et structures. Les partenariats solides que PJCCI a établis au fil des ans jouent un rôle essentiel dans la gestion de ses infrastructures et la réalisation de ses projets.

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 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 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, à moyen et à long terme.

PJCCI est entièrement financée par voie de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Des revenus d'autres sources, tels des baux, des permis ainsi que des panneaux publicitaires 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 et la sécurité.

SECTION 2

**RÉTROSPECTIVE DU T1
DE 2015-2016**



2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2015-2016

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.

Ce rapport financier trimestriel présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 30 juin 2015 (T1). 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 2014-2015 de PJCCI.

Au cours de l'exercice 2014-2015, la Société a cessé de traiter en immobilisations les nouveaux investissements relatifs au pont Champlain. Cette modification a été reflétée aux états financiers audités de l'exercice 2014-2015. Les états financiers intérimaires du même exercice n'ont pas fait l'objet de redressement. Par conséquent, les dépenses de travaux majeurs sur cette structure sont désormais imputées entièrement aux résultats.

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).

2.1. SOMMAIRE

PJCCI déclare un excédent de 2,7 M \$ pour les trois mois terminés le 30 juin 2015 (23,2 M\$ — 2014). Le déficit avant le financement public était de 51,4 M\$ au 30 juin 2015 (29,3 M\$ — 2014).

Pour l'exercice en cours, les produits totaux cumulés ont été de 1 M\$ (1 M\$ — 2014). Les produits sont, dans leur ensemble, demeurés stables et ce, malgré une diminution des revenus en lien avec les panneaux publicitaires.

Au cours de la même période, la dette nette augmente de 0,7 M\$, pour un total de 30,5 M\$. Les actifs financiers ont augmenté de 12,8 M\$. Les variations des montants reçus et à recevoir du gouvernement fédéral sont principalement à l'origine de ce changement.

Les acquisitions d'immobilisations du premier trimestre de l'exercice en cours ont totalisé 10,7 M\$ (27,6M\$ — 2014, incluant des acquisitions pour le pont Champlain de 4,3 M\$). Elles consistent essentiellement en dépenses de 2,5 M\$ pour le pont de l'Île des Sœurs, de 4,5 M\$ pour le pont Honoré-Mercier, de 2 M\$ pour le pont Jacques-Cartier, de 1,5 M\$ pour l'autoroute 15 et de 0,2 M\$ pour divers autres projets.

2.2. PERSPECTIVES

Les dépenses d'entretien des ponts et infrastructures connexes demeurent à des sommets historiques. Les réparations du pont Champlain prennent énormément d'ampleur pour adresser les conclusions des derniers rapports d'inspection. D'autres projets financés par le gouvernement se poursuivent, y compris les travaux de réfection en cours au pont Honoré-Mercier et à l'Estacade.

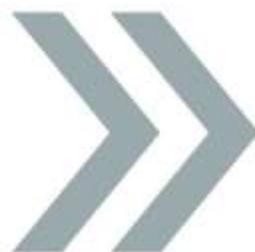
Les travaux d'entretien et de réfection à venir sont encore plus importants avec la réfection continue ou la construction de projets d'envergure :

1. Afin de maintenir le pont Jacques-Cartier dans une perspective à long terme, PJCCI a développé un plan de réfection majeur portant sur les différents éléments de la structure;
2. Pour le pont Champlain, les réparations prévues au programme décennal continueront de s'imposer. De plus, des investissements additionnels de l'ordre de 389 M\$ pourraient être requis au cours de 2014-2015 à 2017-2018, afin d'atténuer les risques associés à l'état des poutres de rive;
3. Des travaux requis et nécessaires pour le maintien des actifs sont planifiés sur l'autoroute 15, l'autoroute Bonaventure, le pont Honoré-Mercier et l'Estacade du pont Champlain;
4. D'importantes mesures d'atténuation environnementales s'imposent pour contenir et traiter les eaux souterraines contaminées sur des terrains de PJCCI dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest);
5. Étant donné la déconstruction éventuelle de la plaza du pont Champlain dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont Champlain et l'état de la plaza Jacques-Cartier et des bâtiments attenants, PJCCI envisage un nouveau bâtiment pour le service des Opérations et entretien à l'emplacement et en remplacement de la plaza Jacques-Cartier.

PJCCI est fière de son effectif dont la force réside dans son engagement absolu envers l'atteinte de son résultat stratégique. Le financement à long terme 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. Résultats des opérations

3.1.1. État de la situation financière

Actifs financiers

Au cours des trois (3) mois se terminant le 30 juin 2015, les actifs financiers totaux ont augmenté de 12,8 M\$ pour atteindre 102,2 M\$ comparativement à 89,4 M\$ au 31 mars 2015. Comme au cours des exercices précédents, un facteur déterminant de l'augmentation 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 10,5 M\$ au cours du T1 pour un montant de 75,6 M\$ au 30 juin 2015 (65,1 M\$ au 31 mars 2015). Cette augmentation au cours du trimestre est notamment attribuable à la réception d'une avance de fonds de 40 M\$ du gouvernement du Canada pour l'exercice 2015-2016.

Passif

Les comptes fournisseurs et charges à payer ont augmenté de 14,1 M\$ passant de 75,1 M\$ au 31 mars 2015 à 89,2 M\$ au 30 juin 2015. Cette augmentation est attribuable en grande partie aux 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 0,2 M\$ pour atteindre 11,1 M\$ au 30 juin 2015 (11,3 M\$ au 31 mars 2015). 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. Suite à cette révision, aucune variation du passif n'a été requise.

Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles ont augmenté de 3,2 M\$ pour un total de 477,6 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2015 (474,4 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations de 10,7 M\$ moins des charges d'amortissement de 7,5 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont notamment ceux du pont de l'île des Sœurs (2,5 M\$), du pont Honoré-Mercier (4,5 M\$), du pont Jacques-Cartier (2 M\$), de l'autoroute 15 (1,5 M\$), et divers autres travaux totalisant 0,2 M\$.

Les charges payées d'avance au cours de la période ont augmenté de 0,2 M\$. Cette augmentation est due à une faible variation dans l'imputation périodique des charges de taxes et d'assurances.

Financement du gouvernement

Le tableau suivant résume le financement public pour le premier trimestre de l'exercice en cours et celui du dernier exercice :

(en milliers de dollars)	Premier trimestre	
	2015-16	2014-15
Financement public pour les charges d'exploitation	43 454	24 940
Financement public pour les immobilisations corporelles	10 681	27 616
TOTAL	54 135	52 556

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 premier trimestre représentent 91,5 % des charges totales pour le trimestre, atteignant 47,9 M\$ (25,6 M\$ — 2014).

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2015, les charges d'entretien sont principalement réparties comme suit :

- 3,4 M \$ de travaux pour le pont de contournement de l'Île des Sœurs et maintien du pont actuel de l'Île des Sœurs,
- 0,7 M \$ de travaux pour le pont Honoré-Mercier,
- 26,8 M\$ de travaux pour le pont Champlain,
- 5,1 M\$ de travaux pour le pont Jacques-Cartier,
- 6,2 M\$ de travaux pour l'autoroute Bonaventure,
- 1 M\$ de travaux pour l'autoroute 15,
- 0,6 M\$ de travaux pour le tunnel de Melocheville,
- 1,1 M\$ de travaux pour l'Estacade,
- 2,5 M\$ de salaires et avantages sociaux,
- 0,5 M\$ de travaux pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges afférentes au fonctionnement au cours du premier trimestre ont été de 1,1 M\$ (1 M\$ — T1 2014). Ces chiffres représentent 2 % des charges totales (3,4 % — T1 2014).

Administration

Les charges d'administration de 3,4 M\$ au cours du T1 représentent une augmentation de 0,3 M\$ par rapport au T1 de l'exercice précédent (3,1 M\$ — T1 2014). Au cours du trimestre, les charges d'administration ont représenté 6,5 % (10,1 % — 2014) des charges totales.

3.2. FLUX DE TRÉSORERIE

Au cours du premier trimestre, le solde de l'encaisse a augmenté de 10,5 M\$ pour atteindre un montant de 75,6 M\$.

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 à toutes les sociétés d'État.

3.3.1. Sécurité des ponts

La priorité de PJCCI consiste à assurer la sécurité constante de toutes ses structures. PJCCI administre judicieusement ses programmes relatifs aux ponts afin de prolonger le plus possible la durée de vie utile de ceux-ci.

Les ponts sont âgés et exposés depuis des années à une circulation lourde, aux conditions climatiques et au sel de voirie utilisé en abondance. En plus des travaux majeurs terminés ou en cours, ces structures devront faire l'objet de travaux importants au cours des dix (10) prochaines années. La congestion sur tous les ponts de la Rive-Sud a une incidence sur la capacité de PJCCI à procéder aux travaux majeurs pendant les heures habituelles de travail, ce qui a un impact direct sur la planification, la réalisation et le coût des travaux. Des travaux majeurs de réfection sont planifiés ou en cours sur toutes les structures où des signes de dégradation augmentent les risques pour la sécurité. La planification à long terme ainsi que la communication et le partage d'information sur les enjeux se poursuivent en permanence.

3.3.2. Financement durable

Dans ses décisions, PJCCI doit constamment considérer la meilleure façon d'utiliser les ressources disponibles pour protéger les biens qu'elle gère et réaliser 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) prochaines années. 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, PJCCI a reçu du financement dans le Budget 2014 pour les cinq (5) prochaines années. PJCCI a également reçu du financement du Plan d'Action pour les sites contaminés fédéraux (PASCFC), qui a été renouvelé en 2011 pour une période de quatre (4) ans. Ce programme n'a pas été structuré pour répondre aux besoins de projets à long terme, le PASCFC ne permettant en effet que des projets d'une durée maximale de quatre (4) ans. Cela représente un réel 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, le besoin d'un financement à long terme sur une période de 15 ans est donc impératif. Cette période correspond à la durée prévue d'opération du contrat de conception, construction, financement, entretien, exploitation (CCFEE) pour le secteur Ouest.

3.3.3. Gestion des ressources humaines

Étant donné l'envergure et la croissance rapide du budget de son programme d'entretien majeur, PJCCI a ajouté des postes au sein de certains services afin de se doter d'une capacité accrue pour mener à terme son résultat stratégique. De plus, PJCCI a révisé son modèle de gestion afin d'implanter la gestion par projet.

Pour pallier aux vulnérabilités d'expertises causées par le départ effectif ou annoncé d'une ressource clé de l'organisation, PJCCI a élaboré des activités d'apprentissage et aides à la performance pour capter et documenter les expertises.

PJCCI doit par ailleurs s'assurer de mettre à jour son plan de relève et de développement continu de ses employés et gestionnaires.

3.3.4. Technologie de l'information

Afin de produire de l'information financière et de gestion fiable et en temps opportun, les opérations de PJCCI doivent reposer sur des outils efficaces et adaptés à ses réalités. Pour ces raisons, l'implantation d'un progiciel de gestion intégré (PGI) est en cours. Les fonctions financière et d'approvisionnement sont opérationnelles depuis juillet 2014. Le système géomatique est actif depuis l'automne 2014. À l'automne 2015, PJCCI terminera l'implantation d'un système d'information de gestion intégrée pour les principales fonctions de la gestion par projet.

Accompagnée de firmes spécialisées, PJCCI a ciblé les solutions les plus appropriées pour soutenir ses processus et s'assurer que l'ensemble des composants informatiques (infrastructures technologiques, systèmes et données) soit mis en place afin d'assurer la réalisation de son résultat stratégique.

Tous les risques ou enjeux mentionnés auparavant sont interdépendants. PJCCI évalue les risques liés à la sécurité des ponts et au financement durable comme très élevés. Ainsi, pour assurer la sécurité des structures, PJCCI doit disposer d'un financement durable lui permettant de se doter d'une structure solide d'entreprise appuyée par des ressources humaines et informationnelles de haut niveau.

3.3.5. Obligations environnementales

PJCCI participe au PASCF, administré par Environnement Canada, pour la mise en place des mesures d'atténuation nécessaires afin de contenir et de traiter les eaux souterraines contaminées des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest) en bordure du fleuve. PJCCI travaille en partenariat avec des propriétaires et des parties concernées pour étudier la contamination des eaux souterraines dans ce secteur et mettre en œuvre des plans d'atténuation. Le plan environnemental pour les secteurs Est et Ouest est préparé avec ces partenaires :

- Pour le secteur Ouest, il s'agit d'un projet conjoint avec le Gouvernement du Québec (ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)).
- Pour le secteur Est, PJCCI coordonne ses efforts avec le MDDELCC et la Ville de Montréal.

3.3.6. 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 en T1 :

Pont Jacques-Cartier

Le pont, aujourd'hui âgé de 84 ans, est en relativement bon état. Cependant, plusieurs éléments sont à réparer au cours des prochaines années, notamment les piles et la structure d'acier. Certains appareils d'appui doivent être remplacés, une partie de la chaussée doit être repavée et des travaux de peinture doivent être effectués. Une étude sur la capacité portante de la structure confirme l'existence d'autres risques liés à la capacité structurale de l'ouvrage qui exige des renforcements d'acier.

Des travaux de l'ordre de 5,5 M\$ ont été réalisés au cours du dernier trimestre, particulièrement pour la réfection de piles et le renforcement d'acier.

Pont Honoré-Mercier

Un projet majeur de réfection et de remplacement du tablier est en cours sur la section fédérale du pont. Les travaux sont réalisés par un entrepreneur et des travailleurs mohawks de la réserve de Kahnawake. En plus des travaux de remplacement du tablier, des travaux d'entretien majeur sont actuellement en cours au niveau de la structure d'acier dans la section de l'île Maline. Ces travaux devront se poursuivre sur d'autres éléments du pont afin de maintenir la structure dans un état acceptable, notamment sur les piles et la structure d'acier.

Au cours du premier trimestre, des travaux relatifs au projet de remplacement du tablier de l'ordre de 4,7 M\$ ont été réalisés, particulièrement pour la finalisation des plates-formes et du renforcement de la structure d'acier ainsi que le début des travaux de remplacement du tablier dans la section de la voie maritime. En parallèle, des travaux d'entretien majeur de l'ordre de 1 M\$ ont été réalisés, particulièrement pour le renforcement des chevêtres 27 et 28, lesquels travaux sont préalables au remplacement du tablier de la section de la voie maritime et à la réparation de la structure d'acier dans la section de l'île Maline.

Pont Champlain

Le pont Champlain arrive à la fin de sa durée de vie utile. PJCCI étudie actuellement diverses stratégies d'atténuation des risques pour le pont actuel. Ces stratégies doivent veiller à ce que le passage entre la Rive-Sud et l'île de Montréal demeure sécuritaire et efficace jusqu'à l'ouverture du nouveau pont. Des réparations importantes à la structure sur des éléments comme les poutres, les chevêtres, les fûts et les semelles des piles sont menées dans le cadre d'une stratégie globale d'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.

Le programme décennal de grands travaux de réparation du pont amorce sa septième année en 2015-2016 et, sans surprises, 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 jusqu'au remplacement, étant donné l'augmentation des risques à atténuer liés à l'augmentation de la corrosion des câbles de précontrainte à l'intérieur des poutres en béton précontraint.

Cette structure vieillissante nécessite un programme d'inspection détaillée dont la fréquence est plus importante que pour les autres ouvrages, auquel s'ajoutent des techniques d'inspection destructives et non destructives de pointe. 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 continu. Plusieurs tests de routine (poids, contraintes sur les poutres et capacité structurale sous différents scénarios de détérioration) sont également entrepris afin d'être en mesure d'évaluer la santé structurale du pont.

La firme d'ingénierie Buckland & Taylor Ltd., experte dans la conception de ponts, a réalisé, en 2013, une étude d'évaluation de l'état structural du pont. Le récent rapport issu de cette évaluation a identifié que les travaux planifiés dans le plan décennal de la Société devront être accélérés de manière significative afin d'atténuer les risques associés à l'incertitude quant à l'état des poutres de rive du pont. La firme Buckland & Taylor Ltd. a identifié que des investissements additionnels de l'ordre de 389 M\$ seront requis au cours de la période de 2014-2015 à 2017-2018 afin de maintenir la structure dans un état acceptable.

En octobre 2011, le gouvernement fédéral a annoncé le projet de corridor du nouveau pont Champlain et a confié le projet à Infrastructure Canada. Le 1^{er} décembre 2013, le gouvernement fédéral a annoncé que le nouveau pont serait en place en 2018.

Une importante coordination entre les autorités responsables s'impose pour assurer la sécurité et la fluidité de la circulation en tout temps. De plus, cette coordination sera un point névralgique pour les zones de mobilisation et l'accès à l'Estacade. Un important contrat sera réalisé par PJCCI en 2015 sur l'Estacade du pont Champlain pour le renforcement du tablier et la construction d'une piste cyclable en site propre.

Pont de l'Île des Sœurs

En juin 2012, le gouvernement fédéral a annoncé que PJCCI serait responsable d'élaborer une solution de remplacement temporaire du pont de l'Île des Sœurs actuel comportant la construction d'un pont de contournement temporaire. Il s'agit d'une solution provisoire pendant la planification et la construction du projet de corridor du nouveau pont Champlain. Les travaux de construction ont débuté en août 2013 et la mise en service a été réalisée le 20 octobre 2014 pour les usagers et en décembre 2014 pour la voie réservée au transport en commun.

Conséquemment à la mise en service du nouveau pont de contournement temporaire, le pont de l'Île des Sœurs existant a été mis hors service et fermé à la circulation au cours du mois d'octobre 2014.

Des travaux mineurs de parachèvement et de remise en état des sites d'un montant de 2,3 M\$ ont été réalisés au cours du T1.

Autoroute Bonaventure

L'autoroute Bonaventure, construite au cours des années 60, fait l'objet d'un programme de réfection majeure visant le remplacement complet de l'ensemble des sections de tablier des voies élevées. Les travaux incluent également la réparation des piles, des chevêtres, des poutres, des appareils d'appuis et du pavage. Ce programme, débuté au cours de l'exercice 2009-2010, est prévu être complété au cours de l'année 2015-2016. La valeur des travaux réalisés au cours du dernier trimestre totalise un montant de 6 M\$.

Tunnel de Melocheville

Au cours du premier trimestre de 2015-2016, des travaux de sécurisation de parois rocheuses et de réfection des équipements mécaniques et électriques ont été réalisés. Ces travaux totalisent un montant de 1,3 M\$. Pour ce trimestre, les efforts ont été concentrés sur la conception, l'émission des dessins et devis pour des travaux de signalisation, système de transport intelligent, télésurveillance ainsi que pour des travaux de réfection majeure du béton. Ces travaux de construction seront réalisés à partir du second trimestre.

3.4. Rapport sur l'utilisation des crédits

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 426,8 M\$.

<i>En milliers de dollars</i>	Au trimestre du 30 juin 2015			Au trimestre du 30 juin 2014		
	Opérations	Capital	Total	Opérations	Capital	Total
Budget principal des dépenses	270 992	155 808	426 800	248 960	150 860	399 820
Financement disponible	270 992	155 808	426 800	248 960	150 860	399 820
Crédits parlementaires (1)	-	-	-	-	-	-
Utilisés	43 454	10 681	54 135	24 940	27 616	52 556
Requis	227 538	145 127	372 665	224 020	123 244	347 264
Total crédits parlementaires	270 992	155 808	426 800	248 960	150 860	399 820

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

SECTION 4

**ÉTATS FINANCIERS
NON-AUDITÉS
INTÉRIMAIRES
DE PJCCI 2015**



4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTERIMAIRES DE PJCCI

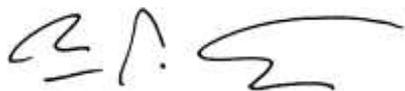
Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2015, les états financiers non audités intermédiaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces états financiers non audités intermédiaires.

4.1. Responsabilité de la direction relativement à l'information financière

La direction de la Société est responsable de la préparation des états financiers non audités intermédiaires, conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le secrétariat du Conseil du Trésor. 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 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, 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 à la Partie X de la LGFP et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, au *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.*, à la *Loi maritime du Canada* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

Le Conseil d'administration est composé d'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. Les états financiers sont révisés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.



Glen P. Carlin, ing.
Premier dirigeant



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

25 août 2015

4.2. État de la situation financière au 30 juin 2015

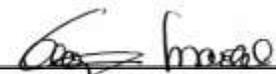
(non audité – en dollars canadiens)

	<u>30 juin 2015</u>	<u>31 mars 2015</u>
Actifs financiers		
Trésorerie	75 622 523	65 137 984
Débiteurs		
Montant à recevoir de la SPFL	-	-
Montant à recevoir du Gouvernement du Canada	19 534 251	14 301 889
Autres	7 036 199	9 910 866
Total des actifs financiers	102 192 973	89 350 739
Passifs		
Créditeurs et charges à payer		
Montant dû à la SPFL		
Autres fournisseurs	89 216 548	75 052 145
Avantages sociaux futurs	994 786	1 421 784
Retenues contractuelles (Note 4.6.5)	11 130 477	11 282 744
Revenus reportés	242 257	281 893
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	31 100 000	31 100 000
Total des passifs	132 684 068	119 138 566
Dette nette	(30 491 095)	(29 787 827)
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	477 536 594	474 350 477
Charges payées d'avance	1 064 337	851 133
Total actifs non financiers	478 600 931	475 201 610
Excédent accumulé	448 109 836	445 413 783

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 trois mois terminés le 30 juin 2015

(non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le 31 mars 2016	Trois mois terminés le 30 juin 2015	30 juin 2014
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Baux et permis	2 559 000	680 834	944 774
Intérêts	200 000	275 115	55 805
Autres sources		5 470	12 503
Total des revenus	2 759 000	961 419	1 013 082
Charges (Note 4.6.10)			
Entretien	290 694 000	47 949 923	25 542 095
Fonctionnement	4 354 000	1 062 325	1 044 457
Administration	14 711 000	3 387 890	3 075 740
Obligations environnementales	(6 095 000)	-	672 428
Total des charges	303 664 000	52 400 138	30 334 720
Déficit avant le financement du Gouvernement du Canada	(300 905 000)	(51 438 719)	(29 321 638)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	270 992 000	43 453 566	24 939 928
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	155 808 000	10 681 206	27 616 537
Excédent lié aux activités	125 895 000	2 696 053	23 234 827
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	434 961 000	445 413 783	348 548 752
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	560 856 000	448 109 836	371 783 579

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

4.4. État de la variation de la dette nette pour les trois mois terminés le 30 juin 2015

	Douze mois terminés le	Trois mois terminés le	
	31 mars 2016	30 juin 2015	30 juin 2014
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice lié aux activités	125 895 000	2 696 053	23 234 826
Acquisition d'immobilisations corporelles	(155 809 000)	(10 681 206)	(27 616 537)
Amortissement des immobilisations corporelles	35 863 000	7 495 089	3 720 635
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(119 946 000)	(3 186 117)	(23 895 902)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(711 283)	(2 347 511)
Utilisation de charges payées d'avance	-	498 079	413 765
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	(213 204)	(1 933 746)
Diminution (augmentation) de la dette nette	5 949 000	(703 268)	(2 594 822)
Dette nette au début de l'exercice	(34 600 000)	(29 787 827)	(34 460 059)
Dette nette à la fin de l'exercice	(28 651 000)	(30 491 095)	(37 054 881)

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

4.5. État des flux de trésorerie pour les trois mois terminés le 30 juin 2015

	Trois mois terminés le	
	30 juin 2015	30 juin 2014
	Réel	Réel
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	2 696 053	23 234 826
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	7 495 089	3 720 635
Augmentation (diminution) des avantages sociaux futurs	(426 998)	157 818
Augmentation (diminution) des obligations environnementales	-	639 000
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :		
(Augmentation) diminution des débiteurs	(2 357 695)	(27 454 620)
Augmentation des créditeurs et frais à payer	14 164 403	19 628 304
(Diminution) augmentation des retenues contractuelles	(152 267)	(1 644 681)
(Diminution) augmentation des revenus reportés	(39 636)	(24 903)
(Augmentation) des charges payées d'avance	(213 204)	(1 933 746)
<hr/>		
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	21 165 745	16 322 633
<hr/>		
Activités d'investissement en immobilisations corporelles		
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(10 681 206)	(27 616 537)
<hr/>		
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(10 681 206)	(27 616 537)
<hr/>		
(Diminution) augmentation de la trésorerie	10 484 539	(11 293 904)
<hr/>		
Trésorerie au début de l'exercice	65 137 984	14 273 961
<hr/>		
Trésorerie à la fin de l'exercice	75 622 523	2 980 057

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. Pouvoir et activités

La société PJCCI a été 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'AVMSL. Le 1^{er} octobre 1998, elle est devenue filiale à 100 % de La SPFL. Le 13 février 2014, en vertu d'un décret du Gouverneur en Conseil, la SPFL a cédé la totalité de ses actions de la société PJCCI 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 1 de l'annexe III de la LGFP.

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.

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 NCCSP.

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

Transferts gouvernementaux

Les paiements de transfert 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 produit reporté 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 réparations 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'apports 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 de 5 à 48 ans,
- Véhicules et équipements de 3 à 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 une 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*. Les gestionnaires et les employés non syndiqués 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. Les employés syndiqués accumulent les jours de congé de maladie non utilisés qui sont monnayables à leur départ. La Société comptabilise le coût des avantages sociaux futurs au titre des congés de maladie au fur et à mesure qu'ils sont acquis par les employés. 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 et de la probabilité de départ. Ces hypothèses sont révisées annuellement. Les avantages postérieurs à l'emploi et 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 engagées.

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 leurs classifications telles que présentées dans le tableau suivant :

CATÉGORIES	INSTRUMENTS FINANCIERS	ÉVALUATION
Actifs financiers	Trésorerie Débiteurs	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	Créditeurs 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 du revenu 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 nouvelles normes comptables

En mars 2015, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié la version finale de la norme SP2200. Elle définit ce qu'on entend par un apparenté et établit les renseignements à fournir relativement aux opérations entre apparentés.

La norme SP2200 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2017 et son adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée la norme SP2200. Les répercussions de cette adoption n'ont pas encore été évaluées.

4.6.4. 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 30 juin 2015. 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) Un permis d'occupation du domaine public a été octroyé à la Société par une autorité municipale pour l'aménagement, la construction, l'usage et le maintien d'un ouvrage temporaire et autres usages connexes sur un terrain qui ne lui appartient pas. Il a été convenu entre les parties que ce permis constituait un véhicule procédural temporaire qui serait éventuellement remplacé par une entente à plus long terme. Le permis d'occupation contient des clauses de résiliation standards à ce type de permis, en vertu desquelles le propriétaire peut exiger l'enlèvement ou la modification des ouvrages de la Société si jugé nécessaire dans l'intérêt public en donnant un avis de six mois à la Société à l'expiration duquel la permission d'occuper le domaine public prendra fin. Le permis prévoit que la Société doit dès lors libérer le terrain, à défaut de quoi la municipalité pourra y procéder aux frais de la Société, sans indemnité ni compensation. Le permis prévoit également le droit pour la Société d'y mettre fin sur avis à l'autre partie avec obligation d'enlever les ouvrages à ses frais. La construction de l'ouvrage s'est terminée au cours de l'exercice et ni la Société, ni le propriétaire du terrain n'ont manifesté l'intention d'exercer les clauses de résiliation en date du 30 juin 2015. Comme le terme ou 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.
- c) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété, mais 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.

4.6.5. 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.

4.6.6. Obligations environnementales

Par le passé, la Société a dressé un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classer leur état environnemental afin de prioriser les interventions. 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 de cet exercice de classification, mais des travaux de suivi environnementaux et d'analyses plus poussés sont requis afin de déterminer si la nappe phréatique peut en être affectée et si un exercice de décontamination serait requis. Des travaux seront entrepris au cours de l'exercice 2015-2016 à cet effet. Actuellement, comme le niveau de contamination, l'impact et les actions à prendre ne peuvent être déterminés, aucun passif environnemental n'a été comptabilisé.

Au 30 juin 2015, 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 taux de toxicité des eaux souterraines qui contreviennent à la Loi sur les pêches. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral cherche une solution intégrée au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions : soit le secteur Est et le secteur Ouest.

a) Secteur Est

L'estimation de ce passif est fondée sur une étude préliminaire effectuée par une firme externe. La Société révisé périodiquement certaines hypothèses ainsi que cette étude en fonction de nouvelles données cumulées :

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'un écran d'étanchéité.
- L'installation du système de pompage et de traitement devrait débuter en 2016.
- Les opérations de décontamination devraient débuter en 2016 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Dans le cadre du secteur Est, la portion des coûts attribuable à la Société est estimée au tiers des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

b) Secteur Ouest

La Société a complété un appel de proposition concernant 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 soumis :

- Le projet débutera en 2015 par la construction d'une barrière hydraulique et de l'usine de traitement.
- Les opérations de confinement devraient débuter en 2016 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Dans le cadre du secteur Ouest, la portion des coûts attribuable à la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

La Société assurera la gérance de ce projet.

Principales hypothèses Au 30 juin 2015 (31 mars 2015)		Secteur Est	Secteur Ouest
Taux d'actualisation (note 1):			
i) Exercices 2016 et 2017	31 mars 2015	0,50 %	0,50 %
	30 juin 2015	0,43 %	0,43 %
ii) À long terme	31 mars 2015	1,99 %	1,99 %
	30 juin 2015	2,22 %	2,22 %
Taux inflation – IPCBNR (note 2) :			
Bâtiments non résidentiels	2014	3,21 %	3,21 %
	2015	3,22 %	3,22 %
Facteur de précision		+/-30 %	-
Fourchette non actualisée et inflationnée :			
Au 31 mars 2015	Minimum	23 300 000 \$	12 100 000 \$
	Maximum	43 200 000 \$	12 100 000 \$
Au 30 juin 2015	Minimum	23 300 000 \$	12 100 000 \$
	Maximum	43 200 000 \$	12 100 000 \$
Fourchette actualisée et inflationnée :			
Au 31 mars 2015	Minimum	20 600 000 \$	10 500 000 \$
	Maximum	38 300 000 \$	10 500 000 \$
Au 30 juin 2015	Minimum	20 500 000 \$	10 600 000 \$
	Maximum	43 200 000 \$	10 600 000 \$
Provision Passif environnemental		20 500 000 \$	10 600 000 \$

Pour 2015, l'obligation relative au secteur Ouest reposant sur les termes financiers soumis en réponse à l'appel de proposition, aucune fourchette n'est à considérer. 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 30 juin 2015, la Société estime donc l'obligation environnementale à un montant de 31 100 000 \$ (35 861 000 \$ au 31 mars 2015) pour les secteurs Est et Ouest. Ce montant a été enregistré à titre d'Obligations environnementales à l'État de la situation financière au 30 juin 2015.

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

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

4.6.7. Immobilisations corporelles

(non audité – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Coût					
1 ^{er} avril 2014	6 890 863	424 964 116	4 332 604	117 335 658	553 523 241
Acquisitions	-	47 953 797	139 280	66 877 063	114 970 140
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	71 525 622	-	(71 525 622)	-
31 mars 2015	6 890 863	544 443 535	4 471 884	112 687 099	668 493 381
Acquisitions	-	2 583 828	-	8 097 378	10 681 206
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	4 447 948	-	(4 447 948)	-
30 juin 2015	6 890 863	551 475 311	4 471 884	116 336 529	679 174 587
Amortissement accumulé					
1 ^{er} avril 2014	-	168 647 542	2 654 873	-	171 302 415
Amortissement	-	22 153 907	686 582	-	22 840 489
Aliénations	-	-	-	-	-
Cessions	-	-	-	-	-
31 mars 2015	-	190 801 449	3 341 455	-	194 142 904
Amortissement	-	7 326 745	168 344	-	7 495 089
Aliénations	-	-	-	-	-
Cessions	-	-	-	-	-
30 juin 2015	-	198 128 194	3 509 799	-	201 637 993
Valeur comptable nette					
31 mars 2015	6 890 863	353 642 086	1 130 429	112 687 099	474 350 477
30 juin 2015	6 890 863	353 347 117	962 085	116 336 529	477 536 594

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

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.

4.6.10. Charges selon leur objet

	30 juin	
	2015	2014
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	35 259 397	19 727 827
Obligations environnementales	-	639 000
Amortissement des immobilisations corporelles	7 495 089	3 720 635
Salaires et avantages sociaux	3 993 114	3 388 717
Services professionnels	3 548 282	1 789 956
Biens et services	2 104 256	1 068 585
Total des charges	52 400 138	30 334 720