



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

**Canada**



***RAPPORT ANNUEL***  
***1998 - 1999***

# ÉNONCÉ DE LA MISSION DE LA SOCIÉTÉ



Fournir au public un passage sécuritaire et efficace sur les ponts Jacques-Cartier, Champlain et Honoré-Mercier, sur l'autoroute Bonaventure et à travers le tunnel de Melocheville, situés dans la région du Grand Montréal métropolitain.





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

Le 31 mai 1999

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

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour l'exercice terminé le 31 mars 1999.

J'ai le plaisir de vous informer que, conformément à ses objectifs de maintenir en bon état les structures sous sa responsabilité, la Société a entrepris, avec succès, durant l'exercice, des projets d'entretien majeur totalisant 14,791 millions de dollars tout en assurant à plus de 121 millions d'usagers un passage sécuritaire et efficace. La Société prépare actuellement un projet majeur de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. Le calendrier vise toujours l'exécution des travaux sur le pont en 2001 et 2002.

Durant l'exercice 1998-1999, le gouvernement a adopté la *Loi maritime du Canada* prévoyant la dissolution de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, alors société mère de la Société. La Société est devenue le 1<sup>er</sup> octobre 1998 une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, une nouvelle société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. À cette même date, l'administration et l'exploitation du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville ont été transférées à la Société. Ces changements ouvriront la porte à de nouveaux défis pour la Société à l'aube du nouveau millénaire.

Le présent Rapport annuel comprend également les états financiers de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 1999 tels que vérifiés par le Vérificateur général du Canada.

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

Le Président,

Michel Fournier

## MESSAGE DU PRÉSIDENT



Durant l'exercice 1997-1998, le Gouvernement a présenté le projet de loi C-9, une nouvelle version de la *Loi maritime du Canada* prévoyant la dissolution de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, société mère de la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée depuis 1978. Ce projet de loi prévoyait également le transfert de l'exploitation de la voie maritime à un nouvel organisme sans but lucratif, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le projet de loi prévoyait de plus que dès la dissolution de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, toutes les actions de ses filiales seraient transférées au Ministre des Transports et détenues par lui au nom de Sa Majesté du Chef du Canada. De filiale de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée devait ainsi devenir une société d'État mère, inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Une décision a toutefois été prise ultérieurement de transférer les actions de la Société à une nouvelle société d'État mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La *Loi maritime du Canada* a été adoptée au cours de l'exercice 1998-1999 et, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1998, la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, dont le siège social est à Ottawa (Ontario).

Parallèlement et à la même date, la Société s'est vue confier l'exploitation, l'entretien et l'administration du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville, deux structures non liées à la navigation, situés sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent dans la région de Montréal et qui relevaient auparavant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Ces nouvelles responsabilités représentent de nouveaux défis pour la Société.

Au cours de l'exercice 1998-1999, la Société a entrepris avec succès des projets d'entretien majeur totalisant plus de 14,791 millions de dollars. Dans un souci constant de remplir sa mission de procurer au public un passage efficace et sécuritaire sur ses structures, la Société a exécuté ces travaux d'entretien en maintenant au minimum l'impact sur la circulation. Des relevés de trafic effectués l'automne dernier révèlent que le nombre de véhicules empruntant le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure annuellement s'élève à approximativement 48 millions; le pont Jacques-Cartier, à 41 millions; le pont Honoré-Mercier, à 28 millions, et le tunnel de Melocheville, à 4 millions.

Au cours de l'exercice financier, des travaux d'entretien majeur ont été effectués dans le cadre des programmes de réfection des chaussées et des viaducs, de nettoyage et de peinture des ponts, et des programmes de réparation des poutres en béton précontraint, des structures en acier et des piliers de ponts.

Un important projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier était en préparation et avait été soumis à l'approbation du Gouvernement. La Société est toutefois actuellement à réévaluer les méthodes et les coûts de ces travaux de remplacement. Un nouveau calendrier a été préparé, prévoyant l'exécution des travaux sur le pont en 2001 et 2002.

# PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

## a) Autorité législative

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

## b) Structure organisationnelle

- **Conseil d'administration**

Michel Fournier  
Yvon Bourget  
Sylvie Lefebvre  
Françoise Van Winden  
Clément Côté

- **Comité directeur**

Yvon Bourget  
Sylvie Lefebvre  
Françoise Van Winden

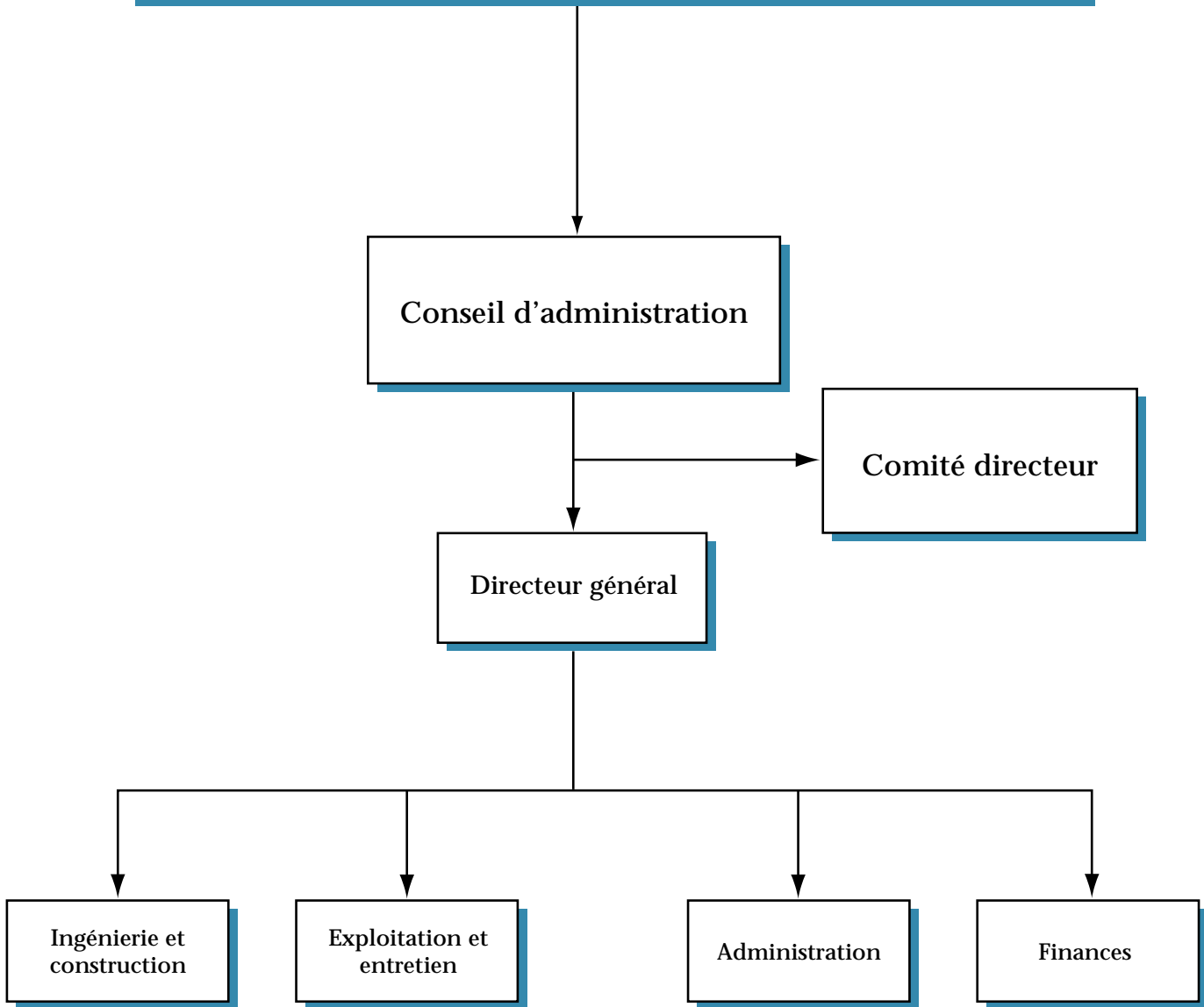
- **Comité de vérification**

Yvon Bourget  
Sylvie Lefebvre  
Françoise Van Winden

- **Dirigeants**

Président . . . . .	Michel Fournier
Vice-président . . . . .	Yvon Bourget
Directeur général . . . . .	Glen P. Carlin
Avocate-conseil et Secrétaire corporative . . . . .	Sylvie Lefebvre
Trésorier . . . . .	André Richer

# Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée Organigramme au 31 mars 1999



Au 31 mars 1999, la Société comptait 37 postes permanents et 4 postes temporaires, pour un total de 41 postes.

# MANDAT, HISTORIQUE ET ACTIVITÉS COURANTES

## a) Mandat

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

## b) Historique

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

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

### Le pont Jacques-Cartier

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

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



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

### Le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 29 juin 1962, porte le nom de l'explo- rateur Samuel de Champlain, qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.



# MANDAT, HISTORIQUE ET ACTIVITÉS COURANTES

Reliant les municipalités de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 6 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane au centre. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'asphalte bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la Voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint, qui supportent un tablier en béton précontraint, revêtu d'asphalte.



## Le pont Honoré-Mercier

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



Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et la réserve de Kahnawake sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

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

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

## Le tunnel de Melocheville

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

Il est formé de 18 caissons et comporte 3 puits de ventilation. Le tunnel, qui passe sous le canal de Beauharnois à Melocheville (Québec), mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

## c) **Activités courantes**

Les structures sous la responsabilité de la Société font l'objet d'inspections sur une base régulière et font l'objet d'inspections détaillées par des consultants experts dans le domaine à tous les ans. La planification des programmes d'entretien majeur est faite à partir des résultats de ces inspections. L'utilisation de sels déglaçants, les conditions climatiques rigoureuses et l'augmentation soutenue de la circulation



# MANDAT, HISTORIQUE ET ACTIVITÉS COURANTES

contribuent à la détérioration et au vieillissement des structures, nécessitant un programme annuel d'entretien majeur.

Sur un total de 17,180 millions de dollars en dépenses d'entretien au cours de l'exercice 1998-1999, le programme d'entretien majeur représente 14,791 millions de dollars, répartis de la manière suivante :

Réparation des piliers	454 000 \$
Réparation aux structures d'acier	833 000
Programme de nettoyage et de peinture	4 460 000
Réparation des poutres en béton précontraint	646 000
Tablier du pont Jacques-Cartier (ingénierie)	704 000
Chaussées et viaducs	5 061 000
Autres	2 633 000

La Sûreté du Québec assure les services de police sur les routes et les structures de la Société aux termes d'une entente contractuelle.

Depuis 1982, une voie réservée est en opération sur le pont Champlain aux heures de pointe. Un organisme du Gouvernement provincial, responsable du transport en commun, opère cette voie réservée. Les statistiques fournies par cet organisme indiquent que cette voie réservée est empruntée chaque jour de la semaine par environ 32 000 usagers du transport en commun.

## Projet de l'an 2000

Durant l'exercice, la Société a travaillé à la planification d'un projet pour l'installation de panneaux à messages variables électroniques sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain pour, entre autres, souligner l'arrivée de l'an 2000.

## Passage à l'an 2000

Au cours de l'exercice, la Société a examiné ses systèmes afin de les préparer au passage à l'an 2000.

Des mesures ont été prises en vue de corriger les problèmes décelés.

## Nouveau logo

La Société a adopté en 1998 le nouveau logo reproduit ci-après :



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

Canada

Le nouveau logo reflète mieux le rôle principal de la Société d'opérer et d'entretenir des ponts de juridiction fédérale.

## Faits saillants

Le 1<sup>er</sup> octobre 1998, la Société est devenue une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée. À cette même date, l'administration et l'exploitation du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville ont été transférées à la Société.

# REVUE DE L'ANNÉE

## a) Rapport sur les objectifs généraux de 1998-1999

Dans son plan d'entreprise 1998-1999, la Société avait précisé les trois objectifs suivants :

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

Durant l'exercice 1998-1999, la Société a mis en place d'importants programmes continus de réfection afin d'atteindre cet objectif. Ainsi, des travaux dont le coût s'élève à 14,791 millions de dollars ont été entrepris sur ces structures au cours de l'exercice.

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

Sur le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure, les projets les plus importants sont la réfection de la chaussée et des viaducs et la réparation des poutres de béton précontraint, du tablier et des piliers.



La Société a soumis au cours de l'exercice 1997-1998 un programme quinquennal d'entretien majeur couvrant la période de 1998-1999 à 2002-2003 en vue de poursuivre les travaux de réfection des ponts et de l'autoroute.

Au cours de l'exercice 1998-1999, un programme quinquennal révisé pour la période de 1999-2000 à 2003-2004 a été soumis au Gouvernement pour approbation.

En excluant le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, le programme s'élève à 141,911 millions de dollars (en dollars constants de 1998-1999).

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

Une demande révisée a été présentée au Conseil du Trésor vers la fin de 1998 en vue d'obtenir son approbation pour le lancement d'un appel d'offres pour un projet clés en main de trois ans de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

La planification de la construction et la conception technique ont progressé au cours de l'exercice 1998-1999. Des évaluations ayant trait à la faisabilité et aux coûts du projet sont en cours. Les travaux sur le pont devraient commencer en avril 2001 et se terminer en novembre 2002.

- (3) *Réorganiser la structure administrative de la Société.*

Au cours de l'exercice, un nouveau système comptable informatisé a été mis en œuvre, système financier à la fine pointe qui répond mieux aux besoins actuels de la Société.

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

## b) Aperçu financier

### Revenus

Les revenus totaux de 821 809 \$ dépassent de 26 809 \$ ou de 3,4 % la somme de 795 000 \$ prévue au budget. Cette augmentation nette est attribuable en grande partie aux revenus d'intérêts qui ont été plus élevés que prévus au cours de l'exercice.

### Dépenses

Les dépenses inscrites initialement au budget de la Société totalisaient 24 183 000 \$ pour l'exercice 1998-1999.

Ce montant a toutefois été augmenté de 1 304 000 \$ pour un total révisé de 25 487 000 \$ pour refléter les dépenses supplémentaires envisagées des suites du transfert à la Société du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville le 1er octobre 1998.

Au 31 mars 1999, la Société a enregistré pour 1998-1999 des dépenses totales de 24 454 556 \$, soit 1 032 444 \$ ou 4,1 % de moins que le montant de 25 487 000 \$ prévu au budget pour l'exercice.

Toutefois, une partie de cette différence, soit 389 864 \$, s'explique par le fait que les dépenses reliées au pont Honoré-Mercier et au tunnel de Melocheville ont été moindres que celles originalement prévues pour la période.

### Immobilisations

Les dépenses en immobilisations pour l'exercice se sont chiffrées à 119 168 \$, comparativement au montant budgété de 173 000 \$ pour la même période. Cette différence s'explique principalement par le fait que certains projets ont été révisés ou reportés à un exercice subséquent.

## Crédit parlementaire

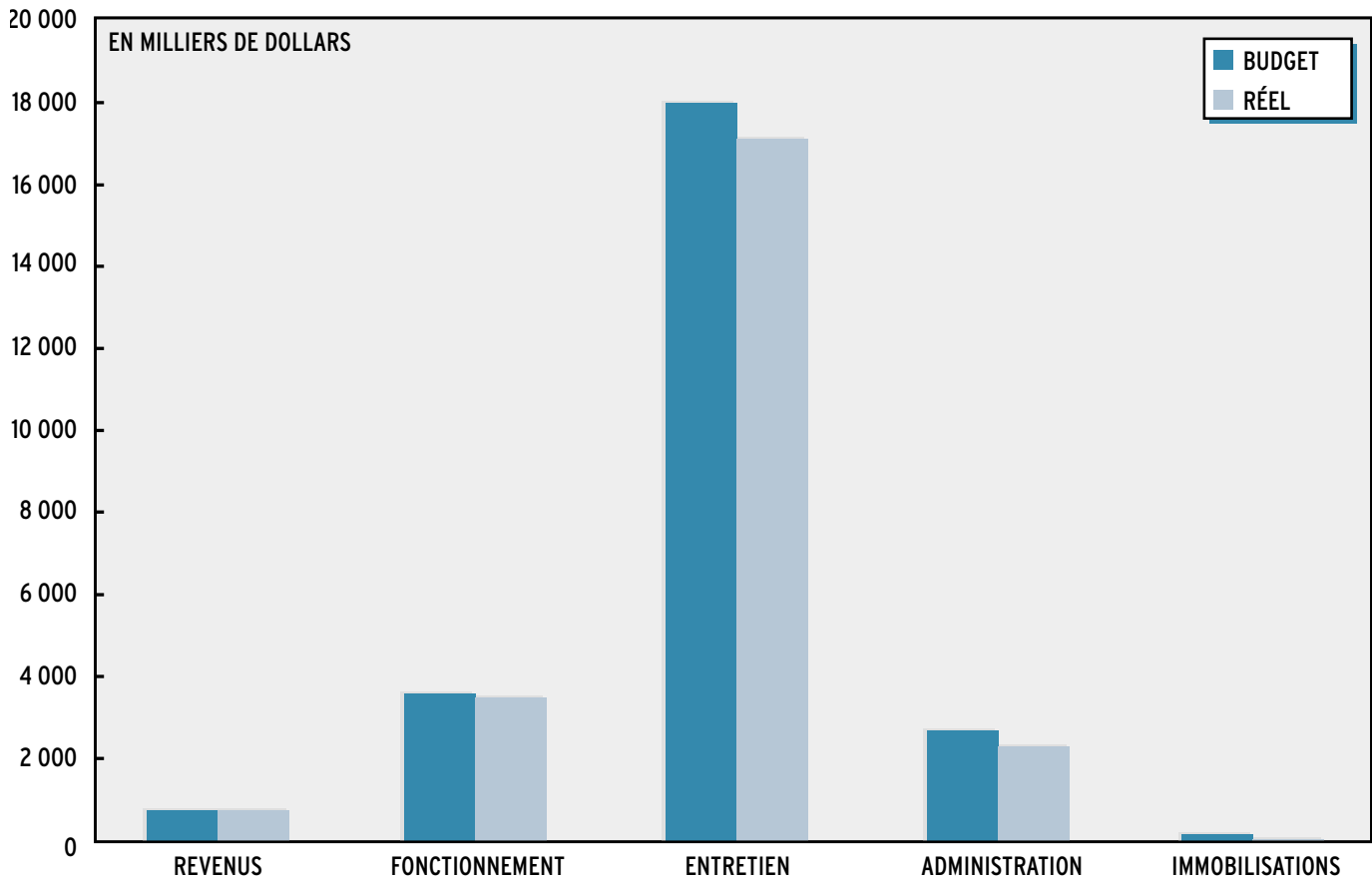
Le crédit parlementaire approuvé initialement pour la Société pour l'exercice 1998-1999 se chiffrait à 22 407 000 \$.

Toutefois, tel que mentionné précédemment, ce montant a été porté à 23 711 000 \$, à la suite d'une augmentation de 1 304 000 \$ pour refléter le transfert à la Société du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville

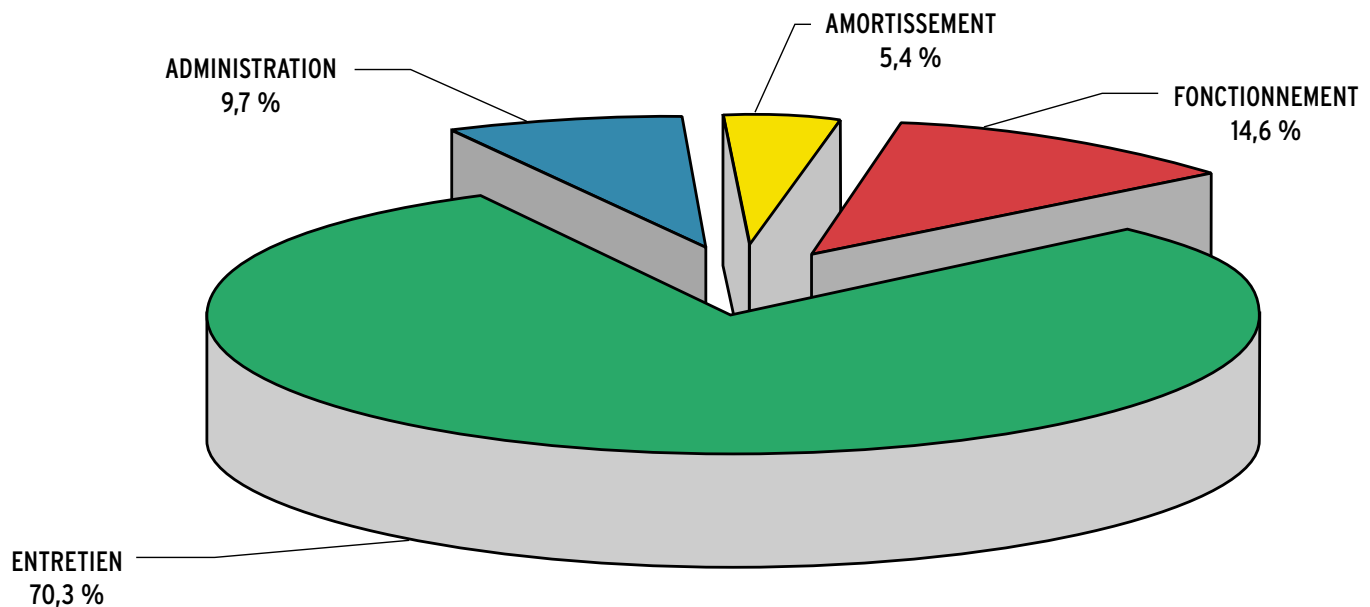
Le crédit réel requis pour combler l'excédent des dépenses sur les revenus et pour financer les dépenses en immobilisations s'est élevé à 22 384 481 \$, pour une différence de 1 326 519 \$ ou de 5,6 % du crédit total approuvé.

# REVUE DE L'ANNÉE

## COMPARATIF BUDGET - RÉEL 1998 - 1999



## DISTRIBUTION DES DÉPENSES 1998 - 1999

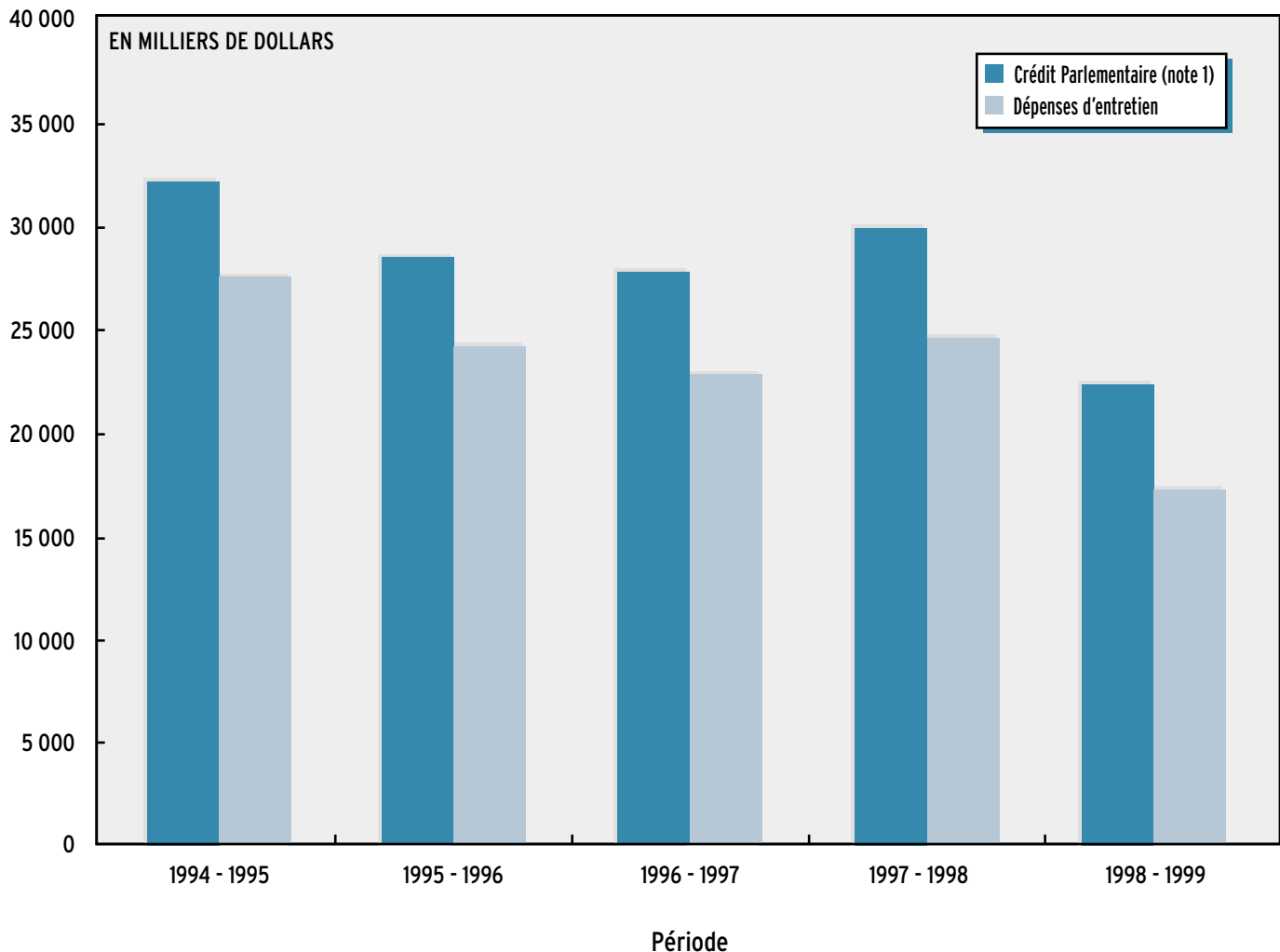


# RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

DESCRIPTION	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
Données financières (milliers de \$)					
Revenus					
Baux et permis	438	472	478	460	489
Intérêts	164	201	125	101	160
Autres sources	<u>238</u>	<u>176</u>	<u>207</u>	<u>177</u>	<u>173</u>
Total	<u>840</u>	<u>849</u>	<u>810</u>	<u>738</u>	<u>822</u>
Dépenses					
Entretien	27 528	24 126	22 901	24 627	17 180
Fonctionnement	3 446	3 403	3 470	3 519	3 580
Administration	1 932	1 776	1 987	2 303	2 367
Amortissement	<u>1 161</u>	<u>1 167</u>	<u>1 189</u>	<u>1 137</u>	<u>1 324</u>
Total	<u>34 067</u>	<u>30 472</u>	<u>29 547</u>	<u>31 586</u>	<u>24 451</u>
Remboursement de la TPS et TVQ relatifs aux exercices 1993 à 1997					
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4 210</u>	<u>-</u>
Perte avant le financement du gouvernement et l'impôt					
	33 227	29 623	28 737	26 638	23 629
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation					
	32 096	28 445	27 563	25 477	22 265
Amortissement de l'aide en capital reportée					
	<u>133</u>	<u>138</u>	<u>159</u>	<u>107</u>	<u>73</u>
Perte avant impôt					
	998	1 040	1 015	1 054	1 291
Impôt sur les grandes sociétés					
	<u>40</u>	<u>(5)</u>	<u>5</u>	<u>4</u>	<u>3</u>
Perte nette					
	<u>1 038</u>	<u>1 035</u>	<u>1 020</u>	<u>1 058</u>	<u>1 294</u>
Crédit parlementaire					
Exploitation	32 096	28 445	27 563	25 477	22 265
Immobilisations	<u>(3)</u>	<u>59</u>	<u>222</u>	<u>16</u>	<u>119</u>
Total	<u>32 093</u>	<u>28 504</u>	<u>27 785</u>	<u>25 493</u>	<u>22 384</u>

# RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

## IMPORTANCE DES DÉPENSES D'ENTRETIEN SUR LE CRÉDIT PARLEMENTAIRE



Note 1 : Pour l'exercice 1997-1998, le Crédit Parlementaire a été ajusté afin d'exclure le remboursement de la TPS et de la TVQ reçu durant cette période relatif aux exercices 1993 à 1997, se chiffrant à 4,210 millions de dollars.

# RAPPORT DE LA DIRECTION

## RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont du ressort de la direction de la Société.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Société maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont bien protégés et que les transactions et les résultats sont enregistrés comme il se doit.

Le système de contrôle s'appuie sur une vérification qui consiste en des examens périodiques de différents aspects des opérations de la Société. Le vérificateur externe a libre accès auprès des administrateurs à qui incombe la responsabilité de maintenir des systèmes de contrôle suffisants et la qualité de la préparation des états financiers.

Il appartient au Vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le Directeur général,



Glen P. Carlin, ing.

Le 30 avril 1999

# RAPPORT DU VÉRIFICATEUR



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au Ministre des Transports,

J'ai vérifié le bilan de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée au 31 mars 1999 et les états des résultats, du déficit, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 mars 1999 ainsi que les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétroactive du changement apporté à la méthode de comptabilisation de l'aide gouvernementale pour l'acquisition d'immobilisations amortissables tel qu'expliqué à la note 3 des états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour le vérificateur général du Canada,

SHEILA FRASER, FCA  
Sous-vérificatrice générale

Ottawa, Canada  
Le 30 avril 1999



# BILAN

Au 31 mars	<u>1999</u>	<u>1998</u> Redressé (note 3)
<b>ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse et dépôts à terme	3 035 127 \$	2 998 975 \$
Débiteurs	238 485	712 276
Montant à recevoir du Canada	<u>3 660 005</u>	<u>4 082 475</u>
	6 933 617	7 793 726
<b>Immobilisations</b>		
Terrains	3 678 846	3 678 846
Ponts (note 4)	86 259 056	73 321 602
Véhicules et équipement	<u>1 422 722</u>	<u>1 321 640</u>
	91 360 624	78 322 088
Moins : amortissement cumulé	<u>79 526 013</u>	<u>69 719 733</u>
	<u>11 834 611</u>	<u>8 602 355</u>
	<u>18 768 228 \$</u>	<u>16 396 081 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs	3 487 738 \$	4 318 576 \$
Montant dû à la société mère	5 462	70 637
Revenus perçus d'avance	<u>248 901</u>	<u>212 997</u>
	3 742 101	4 602 210
<b>À long terme</b>		
Provision pour prestations de cessation d'emploi	419 956	376 369
Aide en capital reportée (note 5)	<u>274 324</u>	<u>228 541</u>
	693 920	604 910
Engagements et éventualités (notes 8 et 9)		
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>		
Capital-actions		
Autorisé - 50 actions sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré - 1 action	100	100
Capital d'apport	36 109 556	31 672 261
Déficit	<u>(21 777 449)</u>	<u>(20 483 400)</u>
	14 332 207	11 188 961
	<u>18 768 228 \$</u>	<u>16 396 081 \$</u>
Voir les notes complémentaires aux états financiers		
Approuvé par le Conseil d'administration	<b>Administrateur</b> <b><u>Michel Fournier</u></b>	<b>Administrateur</b> <b><u>Yvon Bourget</u></b>

# ÉTAT DES RÉSULTATS

Pour l'exercice terminé le 31 mars

	<u>1999</u>	<u>1998</u> Redressé (note 3)
<b>Revenus (note 6)</b>		
Baux et permis	488 903 \$	460 256 \$
Intérêts	159 842	100 996
Autres sources	<u>173 064</u>	<u>176 373</u>
	821 809	737 625
<b>Dépenses (note 6)</b>		
Entretien	17 179 450	24 627 312
Fonctionnement	3 580 442	3 519 012
Administration	2 367 108	2 303 265
Amortissement	<u>1 324 207</u>	<u>1 136 956</u>
	24 451 207	31 586 545
Remboursement de la TPS et TVQ relatifs aux exercices 1993 à 1997	<u>-</u>	<u>4 210 359</u>
Perte avant le financement du gouvernement et l'impôt	23 629 398	26 638 561
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	22 265 313	25 476 626
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 5)	<u>73 385</u>	<u>107 490</u>
Perte avant impôt	1 290 700	1 054 445
Impôt sur les grandes sociétés	<u>3 349</u>	<u>3 695</u>
<b>Perte nette</b>	<u><u>1 294 049 \$</u></u>	<u><u>1 058 140 \$</u></u>

Voir les notes complémentaires aux états financiers

# ÉTAT DU DÉFICIT

Pour l'exercice terminé le 31 mars

	<u>1999</u>	<u>1998</u> Redressé (note 3)
Solde au début de l'exercice	20 483 400 \$	19 425 260 \$
Perte nette	<u>1 294 049</u>	<u>1 058 140</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>21 777 449 \$</u>	<u>20 483 400 \$</u>

Voir les notes complémentaires aux états financiers

# ÉTAT DU CAPITAL D'APPORT

Pour l'exercice terminé le 31 mars

	<u>1999</u>	<u>1998</u> Redressé (note 3)
Solde au début de l'exercice	31 672 261 \$	31 672 261 \$
Transfert du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville (note 4)	<u>4 437 295</u>	<u>-</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>36 109 556 \$</u>	<u>31 672 261 \$</u>

Voir les notes complémentaires aux états financiers

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour l'exercice terminé le 31 mars	<u>1999</u>	<u>1998</u> Redressé (note 3)
<b>Activités d'exploitation</b>		
Perte nette	(1 294 049) \$	(1 058 140) \$
Éléments hors-caisse		
Amortissement	1 324 207	1 136 956
Amortissement de l'aide en capital reportée	(73 385)	(107 490)
Augmentation de la provision pour prestations de cessation d'emploi	43 227	28 674
Variation des éléments hors-caisse du fonds de roulement	<u>(386 318)</u>	<u>820 599</u>
	(386 318)	820 599
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisition d'immobilisations	(120 548)	(16 127)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	<u>1 380</u>	<u>-</u>
	(119 168)	(16 127)
<b>Activités de financement</b>		
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations	<u>119 168</u>	<u>16 127</u>
<b>Liquidités</b>		
Augmentation (diminution) pour l'exercice	(386 318)	820 599
Solde au début de l'exercice	<u>7 081 450</u>	<u>6 260 851</u>
Solde à la fin de l'exercice (*)	<u>6 695 132 \$</u>	<u>7 081 450 \$</u>
(*) Encaisse et dépôts à terme	3 035 127 \$	2 998 975 \$
Montant à recevoir du Canada	<u>3 660 005</u>	<u>4 082 475</u>
	<u>6 695 132 \$</u>	<u>7 081 450 \$</u>

Voir les notes complémentaires aux états financiers

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1999

## 1. Pouvoir et activités

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

En 1998, le gouvernement a adopté la *Loi maritime du Canada* qui prévoit la dissolution de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, société mère de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée depuis 1978. Le 1er octobre 1998, les actions de la Société détenues par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ont été transférées à une nouvelle société d'État, La Société des ponts fédéraux Limitée. À cette date, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est devenue filiale en propriété exclusive de cette dernière.

Depuis le 1er décembre 1978, la Société a la responsabilité de la gestion, de l'entretien et du contrôle du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain ainsi que d'une section de l'autoroute Bonaventure, situés dans la région de Montréal. Depuis le 1er octobre 1998, la Société a également la responsabilité de la gestion, de l'entretien et du contrôle de la portion fédérale du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville. Cette responsabilité incombait auparavant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

## 2. Conventions comptables importantes

### a) Crédit parlementaire

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

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

Tout solde du crédit parlementaire non perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada.

### b) Immobilisations

Les immobilisations prises en charge le 1er décembre 1978 et le 1er octobre 1998 furent comptabilisées à leur valeur comptable dans les livres du Conseil des ports nationaux et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, avec la contrepartie au capital d'apport. Les immobilisations acquises subséquemment sont comptabilisées au prix coûtant.

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1999

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

Pont Honoré-Mercier	5,1 %
Pont Jacques-Cartier	4,8 %
Pont Champlain	2,5 %
Véhicules et équipement	10 % et 20 %
Logiciels	100 %

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

c) Revenus perçus d'avance

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

d) Prestations de cessation d'emploi

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

e) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les employés et la Société partagent également le coût du régime. Cette contribution représente la responsabilité totale de la Société. Les contributions pour services courants et pour services passés admissibles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services passés est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

f) Dépenses – Autoroute Bonaventure

Les dépenses engagées en regard de la section de l'autoroute Bonaventure dont la Société a la charge sont comprises avec celles du pont Champlain.

g) Impôt sur les bénéfices

À titre de société d'État fédérale, la Société n'est pas assujettie à l'impôt provincial sur les bénéfices. Par contre, elle est assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* fédérale.

h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et sur les revenus et les

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1999

dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les indemnités de cessation d'emploi, les frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection de même que les estimations des réclamations de fournisseurs sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations.

### 3. Adoption d'une nouvelle convention comptable

Avant 1999, la portion du crédit parlementaire utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables était comptabilisée au capital d'apport. Ce financement est maintenant comptabilisé comme aide en capital reportée au bilan et est amorti selon la même méthode et la même période que les immobilisations connexes. Ce traitement comptable est adopté en conformité avec la recommandation du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

Ce changement de convention comptable, qui a été appliqué rétroactivement, a eu pour effet de réduire le capital d'apport de 2 068 811 \$ (1998 - 1 949 643 \$) et le déficit de 1 794 487 \$ (1998 - 1 721 102 \$), d'augmenter l'aide en capital reportée de 274 324 \$ (1998 - 228 541 \$) ainsi que de réduire la perte nette de l'exercice de 73 385 \$ (1998 - 107 490 \$).

### 4. Transfert du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville

La portion fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville ont été transférés sans frais de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée le 1er octobre 1998. La valeur nette de ces immobilisations à cette date était :

	<u>Pont Honoré-Mercier</u>	<u>Tunnel de Melocheville</u>
Coût	12 937 454 \$	1 \$
Amortissement cumulé	<u>8 500 159</u>	<u>1</u>
Valeur comptable nette	<u>4 437 295 \$</u>	<u>- \$</u>

### 5. Aide en capital reportée

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Solde au début de l'exercice	228 541 \$	319 904 \$
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	119 168	16 127
Amortissement	<u>(73 385)</u>	<u>(107 490)</u>
	<u>274 324 \$</u>	<u>228 541 \$</u>



# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1999

## 6. Revenus et dépenses

	Pont Jacques-Cartier	Pont Champlain	Pont Honoré-Mercier	Tunnel de Melocheville	Total 1999	Total 1998
Revenus	445 402 \$	376 407 \$	- \$	- \$	821 809 \$	737 625 \$
Dépenses	<u>9 813 899</u>	<u>13 489 628</u>	<u>880 266</u>	<u>267 414</u>	<u>24 451 207</u>	<u>31 586 545</u>
	9 368 497	13 113 221	880 266	267 414	23 629 398	30 848 920
Remboursement de la TPS et TVQ de 1993 à 1997	-	-	-	-	-	<u>4 210 359</u>
Perte nette avant le financement du gouvernement et l'impôt	<u>9 368 497 \$</u>	<u>13 113 221 \$</u>	<u>880 266 \$</u>	<u>267 414 \$</u>	<u>23 629 398 \$</u>	<u>26 638 561 \$</u>

## 7. Opérations entre apparentés

La Société est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. La Société s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Les principales opérations entre apparentés engagées par la Société se résument à des services administratifs et d'ingénierie que celle-ci a reçus de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour un montant de 152 192 \$ (364 019 \$ en 1998) et de sa société mère actuelle, La Société des ponts fédéraux Limitée, pour un montant de 13 683 \$ (nil en 1998).

## 8. Engagements

### a) Services de fonctionnement

Le montant minimum qui sera versé au cours du prochain exercice en vertu d'une entente pour services de police qui se termine le 30 juin 1999 s'établit à 840 270 \$.

### b) Fournisseurs

Les engagements contractuels envers des fournisseurs se chiffraient à environ 2,9 millions de dollars au 31 mars 1999.

## 9. Éventualités

- a) Diverses réclamations ont été formulées ou des poursuites ont été intentées contre la Société, dont certaines demandent des dédommagements pécuniaires importants qui pourraient entraîner des dépenses importantes. Les litiges sont sujets à bien des incertitudes, et le résultat de chaque affaire n'est pas prévisible. Une provision pour ces dépenses a été établie d'après les meilleures estimations faites par la direction. Il est raisonnable de penser que la Société aura à régler certaines de ces demandes pour des montants dépassant les provisions établies à court terme.

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1999

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

## **10. Travaux majeurs de réfection**

Dans le cadre de sa mission, la Société doit exécuter des travaux majeurs sur le tablier du pont Jacques-Cartier. Une demande révisée au Conseil du Trésor a été préparée à la fin de 1998 afin d'obtenir l'approbation de procéder avec un appel d'offres pour un projet clés en main, d'une durée de trois ans, pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. La construction sur le pont est prévue débuter en avril 2001 et se terminer en novembre 2002. La planification de la construction et les concepts d'ingénierie ont progressé durant l'exercice 1998-1999.

## **11. Juste valeur des instruments financiers**

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

## **12. Incertitude découlant du passage à l'an 2000**

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1er janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de la Société d'exercer normalement ses activités. Au cours de l'exercice, la Société a examiné ses systèmes pour recenser ceux qui pourraient avoir des incidences pour la Société dû au passage à l'an 2000. Des mesures sont mises en place afin de corriger les problèmes identifiés dans le cadre de ce processus. Toutefois, il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence pour la Société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

## **13. Données financières correspondantes**

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée en 1999.

