

RAPPORT
ANNUEL

2015 - 2016

CHANTIERS D'ENVERGURE. PROJETS INNOVANTS. INFRASTRUCTURES DURABLES.

Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada





EN UN COUP D'ŒIL

LA SOCIÉTÉ

MISSION

Gérer de manière systémique de façon à assurer la pérennité des infrastructures majeures qui lui sont confiées en préconisant une approche de développement durable.

VISION

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

VALEURS

- + Esprit d'équipe
- + Transparence
- + Rigueur
- + Innovation
- + Engagement

GESTIONNAIRE D'OUVRAGES MAJEURS

Responsable du passage sécuritaire de millions d'utilisateurs

Gestion préventive et systémique des structures fédérales du Grand Montréal

- + Pont Jacques-Cartier
- + Pont Champlain
- + Section fédérale du pont Honoré-Mercier
- + Estacade du pont Champlain
- + Section fédérale de l'autoroute Bonaventure
- + Pont de contournement de l'île des Sœurs
- + Tunnel de Melocheville

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (la Société ou PJCCI) veille à ce que les infrastructures parmi les plus importantes et emblématiques de Montréal demeurent sécuritaires, pleinement fonctionnelles et attrayantes aujourd'hui et pour demain.

RÉSEAU ROUTIER NÉVRALGIQUE



25 500,7 mètres

CONNECTANT LA RIVE-SUD
À L'ÎLE DE MONTRÉAL

TRANSPORT ACTIF



6 362,6 mètres

DE PISTE CYCLABLE

ÉQUIPE MULTIDISCIPLINAIRE



163 employés

BUDGET 2015-2016

427 M\$ dont **394 M\$**

PLANIFIÉS EN TRAVAUX MAJEURS

MOTEUR ÉCONOMIQUE



Jusqu'à **6 000**
emplois indirects

SOUTENUS PAR LES INVESTISSEMENTS

TRAVAUX MAJEURS



Près de **8 000**
interventions

RÉALISÉES SUR SES STRUCTURES

FAITS SAILLANTS 2015-2016

AVRIL

- + Obtention de deux (2) prix de reconnaissance du Association of Consulting Engineering Companies British Columbia pour l'ingénierie de la super-poutre et du treillis modulaire installés sur le pont Champlain
- + Briefing technique aux médias sur la planification des chantiers 2015

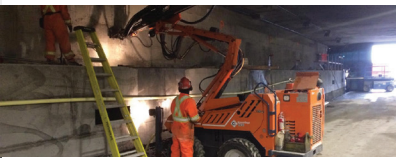
JUILLET

- + Lancement des travaux de renforcement et de construction d'une piste cyclable en site propre sur l'Estacade
- + Annonce du projet de mise en lumière du pont Jacques-Cartier



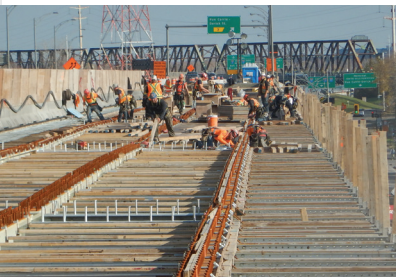
SEPTEMBRE

- + Début des travaux de réfection majeure du tunnel de Melocheville



NOVEMBRE

- + Transfert de responsabilité des approches du pont Champlain au consortium responsable du projet de corridor du nouveau pont Champlain (CNPC)
- + Installation réussie de 39 treillis modulaires au pont Champlain
- + Assemblée publique annuelle soulignant une année record en investissements



MARS

- + Lancement d'un nouveau site web et refonte de l'image de marque de la Société

JUIN

- + Obtention du Grand prix d'excellence en transport – Prix Communication grand public 2015 de l'Association québécoise des transports

AOÛT

- + Blitz de travaux de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier complété avec quinze (15) jours d'avance sur l'échéancier
- + Réalisation d'un projet pilote de design urbain sur la piste multifonctionnelle du pont Jacques-Cartier
- + Mise en service des feux de voie dynamiques pour les véhicules lourds au pont Champlain



OCTOBRE

- + Fin de la reconstruction du viaduc principal de l'autoroute I5

DÉCEMBRE

- + Briefing technique aux médias sur le bilan des chantiers 2015
- + Fin de la réfection des sections élevées de l'autoroute Bonaventure
- + Mise en œuvre de l'harmonisation des directives et pratiques en lien avec les dépenses liées aux voyages, à l'accueil, aux conférences et aux événements avec les politiques et instruments applicables du Conseil du Trésor



CARTE DES
INFRASTRUCTURES PJCCI

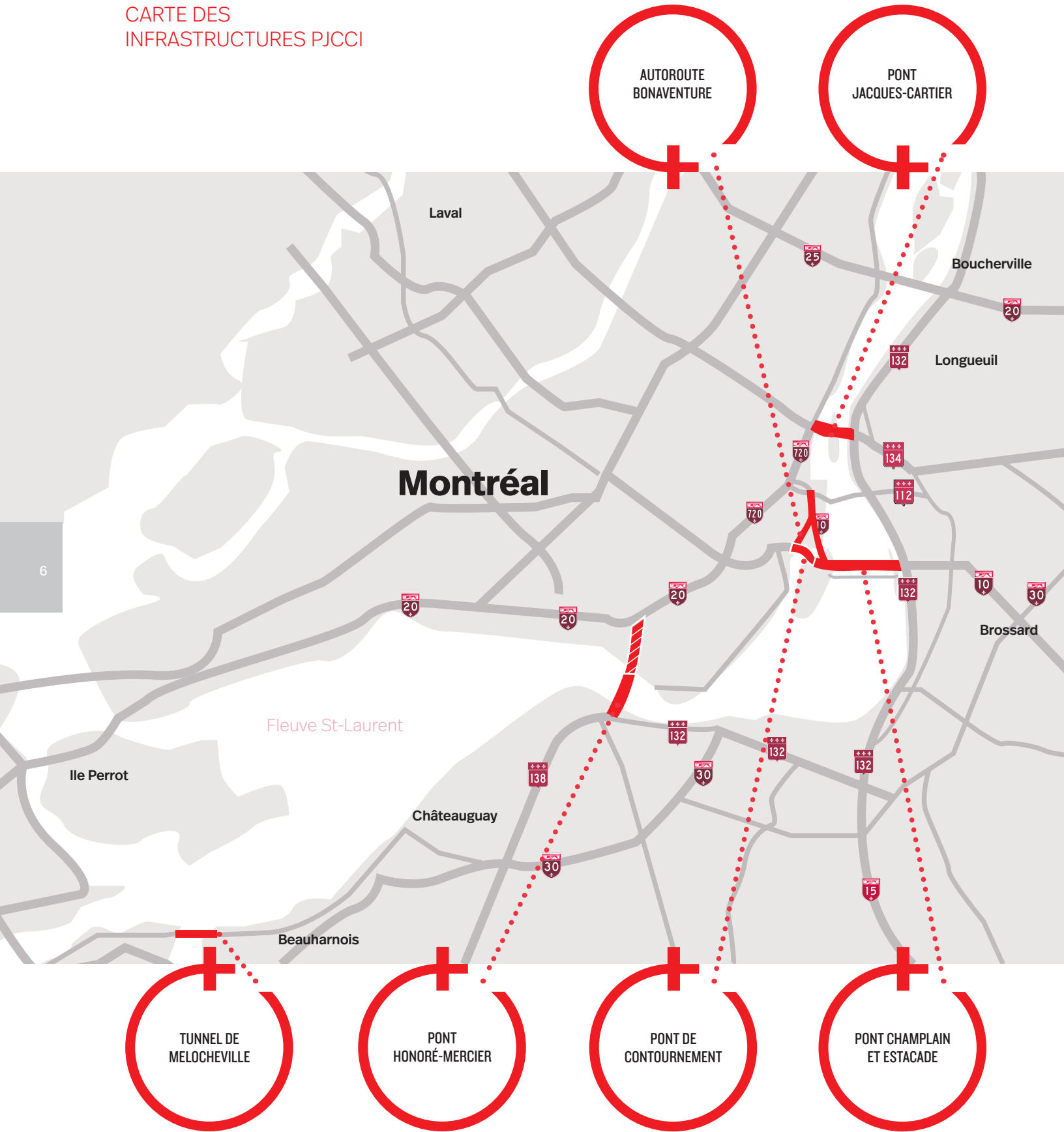


TABLE DES MATIÈRES

EN UN COUP D'ŒIL	3
LA SOCIÉTÉ	3
FAITS SAILLANTS 2015-2016	5
MOT DU PRÉSIDENT	8
MOT DU PREMIER DIRIGEANT	9
BILAN DES ACTIVITÉS	11
PRÉSENTATION	11
ASSURER LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES	13
OPTIMISER LES RELATIONS AVEC LES USAGERS, LES MÉDIAS ET LES PARTIES PRENANTES	24
SAISIR LES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE	26
DISTINCTIONS	27
GOUVERNANCE	29
REDEVABILITÉ	29
CONSEIL D'ADMINISTRATION	30
ÉQUIPE DE DIRECTION	31
RÉGIME DE VÉRIFICATION	32
ACCÈS À L'INFORMATION	32
RÉMUNÉRATION	33
FRAIS DE DÉPLACEMENTS, D'ACCUEIL, DE CONFÉRENCES ET D'ÉVÉNEMENTS	33
RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE	35
ANALYSE DE LA PERFORMANCE	39
ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES	39
ANALYSE DES RÉSULTATS	41
EXAMEN DE RENDEMENT	47
ÉTATS FINANCIERS	49
ANNEXES	71
ANNEXE A LISTE DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	71
ANNEXE B LISTE D'ABRÉVIATIONS	72



PAUL T. KEFALAS, Président

MOT DU PRÉSIDENT

Alors que le gouvernement entame un réinvestissement massif dans les infrastructures au pays, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a poursuivi cette année son programme d'entretien majeur sur les ouvrages qui comptent parmi les plus importants pour la mobilité et l'économie du Grand Montréal. Au total, 215,2 M\$ de nos budgets d'opération ont été dédiés à la réfection et au renforcement de notre réseau.

Grâce aux mesures exceptionnelles mises en place au pont Champlain, une structure en fin de vie utile, des progrès notables ont été notés quant au comportement de la structure. PJCCI a dédié des ressources humaines, financières et matérielles, a fait appel à l'expertise externe et a déployé des méthodes de renforcement novatrices afin d'assurer la sécurité du pont de même que des usagers et le maintien de ce lien économique essentiel.

D'autre part, le gouvernement du Canada nous a confié un mandat spécial : la mise en lumière du pont Jacques-Cartier. La Société est fière de mettre son expertise à profit pour piloter ce projet phare des festivités entourant le 150^e anniversaire de la Confédération du Canada et

le 375^e anniversaire de Montréal. Cette œuvre lumineuse frappera l'imaginaire et se taillera une place de choix dans le riche patrimoine canadien.

La planification de divers projets d'envergure, notamment sur le plan environnemental, progresse avec diligence pour veiller à la gestion systémique des actifs et des terrains à long terme.

Les avancées réalisées cette année afin de gérer les risques liés aux infrastructures et de rehausser l'intégration de ces dernières au cœur des communautés desservies solidifient notre assise pour les défis et les opportunités à venir. Nos équipes engagées et innovantes seront au rendez-vous pour assurer la pérennité des infrastructures majeures en préconisant une approche de développement durable.



GLEN P. CARLIN, Premier dirigeant

MOT DU PREMIER DIRIGEANT

Au cours de la dernière année, PJCCI a mené à terme son imposant programme de réfection et d'entretien face aux défis uniques associés à ses infrastructures vieillissantes. La complexité, l'ampleur et la coordination des travaux témoignent de l'expertise développée à la Société :

- + Au pont Honoré-Mercier, nous avons procédé au remplacement de la section du tablier située au-dessus de la voie maritime ; un défi d'ingénierie réalisé de pair avec des entrepreneurs Mohawk de Kahnawà:ke.
- + Au pont Champlain, nous avons installé avec succès 39 treillis modulaires et systèmes de renforcement dans le but de maintenir le passage sécuritaire des usagers jusqu'à la mise en service du nouveau pont.
- + Au pont Jacques-Cartier, nous avons complété le peinturage de la structure d'acier située au-dessus de la voie maritime ainsi que des travaux de réfection d'acier et de piles.
- + À l'autoroute Bonaventure, nous avons finalisé le remplacement du tablier des voies surélevées qui s'inscrivait dans le programme de réfection entamé en 2008.

- + À l'Estacade du pont Champlain, nous avons entrepris le renforcement de la capacité du tablier et l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable en site propre.

Dans le cadre du projet du corridor du nouveau pont Champlain, PJCCI a collaboré à la mise en place de mécanismes de coordination avec le partenaire privé pour la bonne gestion des activités de construction et d'opération dans le secteur. D'ailleurs, la responsabilité de la section fédérale de l'autoroute 15 et des approches du pont Champlain a été cédée à Infrastructure Canada durant cette période.

Dans un contexte de réalisation des plus exigeants, nos équipes ont su démontrer rigueur et innovation pour assurer la sécurité des usagers, la mobilité du Grand Montréal et la longévité des structures sous notre responsabilité.



BILAN DES ACTIVITÉS

PRÉSENTATION

Gestionnaire d'ouvrages majeurs, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI ou la Société) est une société d'État fédérale, mandataire de Sa Majesté du chef du Canada, établie en 1978, responsable des ponts Jacques-Cartier et Champlain, de l'Estacade du pont Champlain, du pont de contournement de l'île des Sœurs, des sections fédérales de l'autoroute Bonaventure et du pont Honoré-Mercier, ainsi que du tunnel de Melocheville.

+ 3 NOVEMBRE 1978

La Société est constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Elle est alors une filiale à propriété exclusive de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

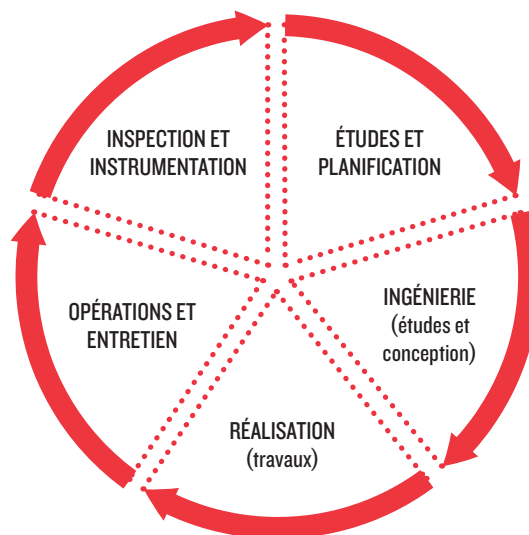
+ 1^{er} OCTOBRE 1998

La Société devient une filiale à propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée.

+ 13 FÉVRIER 2014

La Société devient une société d'État mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

La Société assure au quotidien le passage sécuritaire de milliers d'utilisateurs par la gestion, l'entretien et la réfection de ces infrastructures d'importance pour le Grand Montréal. La Société veille à ce que ces infrastructures critiques demeurent sécuritaires, pleinement fonctionnelles et attrayantes, aujourd'hui et pour demain.





PRATIQUES RESPONSABLES ET PRÉVENTIVES

Un suivi au quotidien de l'état de ses ouvrages, l'inspection périodique de ses structures ainsi qu'une planification des travaux majeurs en collaboration avec les acteurs de la mobilité permettent à la Société d'assurer le bon entretien et la fluidité de son réseau. Afin de bien gérer les actifs sous sa gestion et d'administrer diligemment les fonds publics, la Société combine les données structurales (inspections, études, instrumentation), la vision de développement à long terme et les informations économiques dans le but de déterminer les meilleures actions à prendre, au meilleur moment.

Ses activités englobent la gestion d'actifs, les projets de construction, de réfection et de renforcement des infrastructures sous sa responsabilité, de même que leur opération et entretien.

12

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES 2015-2016

ASSURER LA
PÉRENNITÉ DES
INFRASTRUCTURES

OPTIMISER LES
RELATIONS AVEC LES
USAGERS, LES MÉDIAS ET
LES PARTIES PRENANTES

SAISIR LES
OPPORTUNITÉS
DE CROISSANCE

ASSURER LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES

Cette année encore, PJCCI a assuré la planification proactive des investissements requis pour répondre aux besoins de réfection majeure et de développement de son réseau d'infrastructures. De nombreux efforts ont également été déployés afin de développer et maintenir les analyses de coûts de cycle de vie des infrastructures.

Grâce à son programme d'inspection et aux études comportementales réalisées sur ses structures, PJCCI a augmenté son niveau de connaissance des ouvrages. Quelques réalisations à ce chapitre :

- + Inspection des actifs de PJCCI, incluant chacun des ouvrages, les structures de signalisation et d'installations électriques de même que des inspections sous-marines;
- + Mise-à-jour de la directive sur la portée, la fréquence et la documentation en matière d'inspections des infrastructures de transport.

Compte tenu des besoins accrus des infrastructures vieillissantes, une démarche visant la progression des pratiques de la Société en gestion d'actifs est en cours pour revoir les processus, les outils ainsi que les rôles et responsabilités des intervenants en misant sur un système intégré de gestion.

D'autre part, la Société a continué à dicter et respecter les exigences environnementales pour l'ensemble de ses projets.

Afin d'optimiser la réalisation du programme d'entretien majeur, PJCCI a développé l'approche de gestion par projet en étroite collaboration avec les opérations quotidiennes :

- + Émission d'une directive reliée à la gestion par projet;
- + Déploiement des principales fonctionnalités de gestion par projet dans un système intégré de gestion;
- + Préparation de la documentation de gestion par projet incluant les principaux rapports de gestion;
- + Application de la méthodologie et du système pour dix-neuf (19) avant-projets et 31 projets.



19

avant-projets



31

projets



200

contrats

PONT CHAMPLAIN



VISION

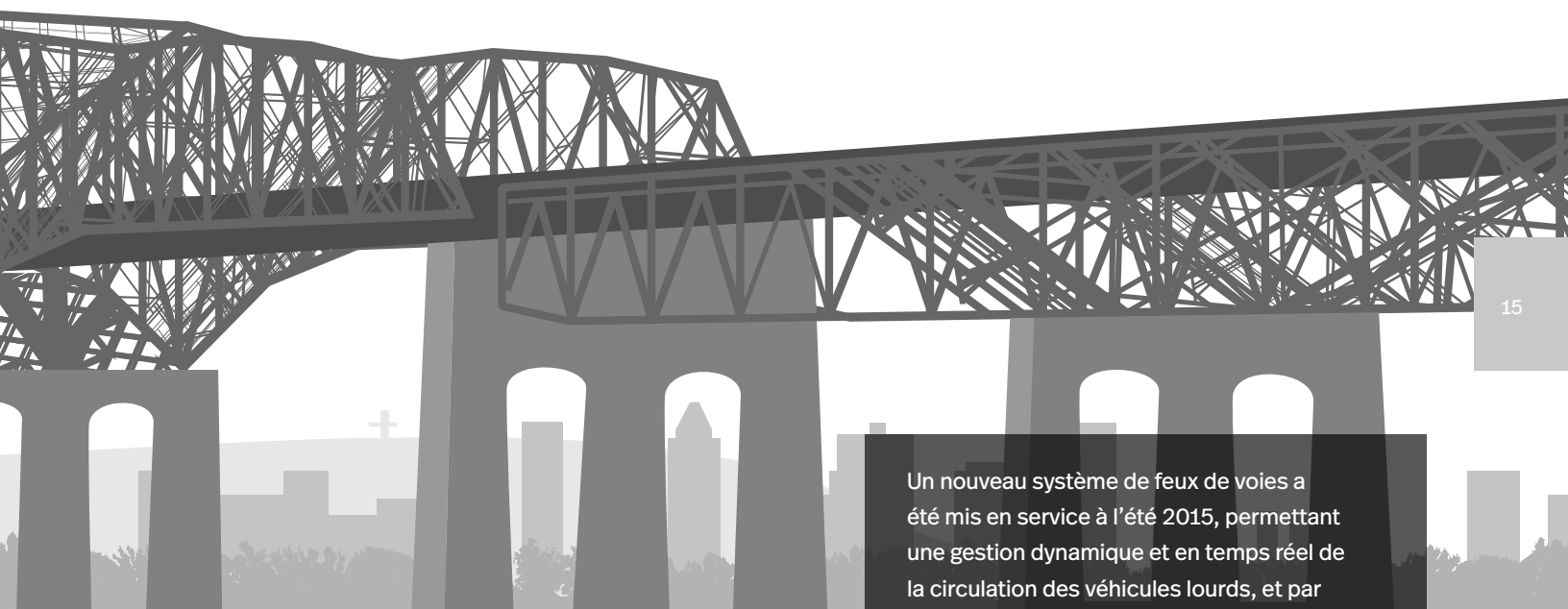
Assurer un passage sécuritaire et efficace jusqu'à l'inauguration du projet de corridor du nouveau pont Champlain (CNPC).

14

EN BREF

- + OPÉRATIONNALISATION DU BUREAU DE PROJET CHAMPLAIN AVEC UNE ÉQUIPE DE PROFESSIONNELS ET DE CONSULTANTS DÉDIÉS À CET OUVRAGE
- + BONIFICATION DE L'INSTRUMENTATION AFIN DE SUIVRE EN TEMPS RÉEL LE COMPORTEMENT DU PONT
- + TESTS DE CHARGEMENT MENSUELS
- + PROGRAMME D'INSPECTIONS DÉTAILLÉES ET DE SUIVI DES POUTRES DE RIVE
- + TRAVAUX DE REMPLACEMENT DE JOINTS DE DILATATION ET DE RÉFECTION DE PILES
- + INSTALLATION DE 39 TREILLIS MODULAIRES ET SYSTÈMES DE RENFORCEMENT

Dans le but de maintenir le passage sécuritaire des usagers jusqu'à la mise en service du nouveau pont, PJCCI a déployé des mesures exceptionnelles au pont Champlain. Par la gestion intégrée de l'information relative à l'état et au comportement du pont, PJCCI a priorisé les travaux de renforcement prioritaires et a géré de manière préventive les risques associés à cette infrastructure en fin de vie.



15

90% des travaux ont été réalisés depuis le fleuve afin de limiter les entraves à la circulation.

Les treillis modulaires sont des structures d'acier complémentaires installées sous les poutres de rive, en appui sur les piles, afin de reprendre la pleine charge des poutres. Ces éléments structuraux permettent de compenser la dégradation actuelle et future des poutres de rive, assurant ainsi une sécurité optimale des usagers.

Un nouveau système de feux de voies a été mis en service à l'été 2015, permettant une gestion dynamique et en temps réel de la circulation des véhicules lourds, et par conséquent une meilleure répartition des charges sur le pont.

Grâce aux mesures préventives prises au pont Champlain, incluant les travaux complétés pour adresser les recommandations du dernier rapport d'inspection, PJCCI a observé une nette amélioration du comportement global du pont au cours de l'année. Les résultats obtenus suite au développement d'une cote intégrée d'inspection tenant compte de l'ensemble des éléments de renforcement démontrent l'efficacité des interventions.

AUTOROUTE BONAVENTURE

PJCCI a finalisé cette année, la réfection du tablier des voies surélevées de l'autoroute Bonaventure, en complétant le segment dans le secteur de l'avenue Pierre-Dupuy. Les travaux ont été réalisés sur la section surélevée afin de réparer une portion du tablier et de remplacer une autre portion du tablier, et d'assurer la réfection des piles, d'une rampe, d'une culée et de deux viaducs.

Le projet Solution Bonaventure visant la gestion environnementale des eaux souterraines, s'est matérialisé cette année. En ce qui a trait au confinement et captage des hydrocarbures dans le secteur Est, PJCCI a finalisé l'avant-projet et la conception détaillée en vue du lancement des travaux à l'été 2016. En ce qui a trait au confinement et traitement des eaux souterraines dans le secteur Ouest, le contrat de partenariat public-privé a été octroyé et la conception a été complétée en vue d'une construction du système et des puits de captage à l'été 2016.



VISION

Remettre l'autoroute en bon état de fonctionnement en considérant les nouvelles conditions d'utilisation du projet CNPC, l'utilisation pour les services de transport en commun et les différents projets de la Ville de Montréal.

EN BREF

- + RÉFECTION DES VOIES ÉLEVÉES
- + CONCEPTION (DESSINS ET DEVIS) VISANT LA RÉFECTION DE CHAUSSÉES AU SOL ET DIVERS TRAVAUX SUR LA SECTION 10 DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE
- + DEUX PROJETS ENVIRONNEMENTAUX VISANT LA GESTION DES EAUX SOUTERRAINES CONTAMINÉES

AUTOROUTE 15 ET PONT DE CONTOURNEMENT DE L'ÎLE DES SŒURS

La responsabilité pour les approches du pont Champlain a été transférée en novembre 2015 au consortium responsable de la construction du projet CNPC. Ce transfert de responsabilité, qui englobe l'opération, l'entretien et la gestion de la circulation, vise le tronçon fédéral de l'autoroute 15 de même que les approches Nord et Sud du pont actuel.

Dans ce secteur, la Société a conservé l'opération, l'entretien et la gestion du pont Champlain actuel (de culée à culée), de la section fédérale de l'autoroute Bonaventure, de l'Estacade du pont Champlain et du pont de contournement de l'île des Sœurs.

Situé sur l'autoroute 15 à la sortie du pont de contournement de l'île des Sœurs, le viaduc principal avait été partiellement reconstruit en 2014. Cette année, PJCCI a complété la phase 2 des travaux visant la démolition et la reconstruction à neuf de la section Nord du viaduc. De nombreux efforts ont été déployés dans le cadre de ce projet afin de maintenir le même nombre de voies, soit deux (2) par direction, et ce, tout au long des travaux. La responsabilité du viaduc a également été transférée au consortium en novembre 2015.



VISION

Assurer un passage sécuritaire et efficace jusqu'au transfert de l'ouvrage au partenaire privé en prenant en considération la reconstruction complète de l'autoroute dans les cinq prochaines années.

PONT JACQUES-CARTIER



VISION

Donner une deuxième vie à la structure lui permettant d'atteindre un horizon de 50 ans additionnels tout en améliorant la sécurité autour de l'ouvrage.

18



EN BREF

- + RÉFECTION DE DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS STRUCTURAUX EN BÉTON
- + RENFORCEMENT DE LA STRUCTURE D'ACIER DU PONT JACQUES-CARTIER
- + PLANIFICATION ET CONCEPTION PRÉLIMINAIRE VISANT LA MISE EN LUMIÈRE DE LA SECTION 7
- + PEINTURAGE DE LA SECTION AU-DESSUS DE LA VOIE MARITIME
- + TRAVAUX POUR LA RÉFECTION DE PILES, DE LA STRUCTURE D'ACIER ET DU PAVILLON DE L'ÎLE SAINTE-HÉLÈNE

Des projets d'entretien majeur sont en cours depuis 2014 afin d'assurer la réfection des piles et culées, et le renforcement de la structure d'acier. À ce titre, des travaux ont été réalisés dans plusieurs sections du pont au niveau de piédestaux, de piles, de tabliers, de trottoirs, du pavillon de l'île Sainte-Hélène ainsi que des éléments en béton de la section 9. De plus, la section de la voie maritime a bénéficié de travaux de renforcement et de peinture. Le programme de remplacement d'appareils d'appui et de renforcement des tours d'acier, de montants, de diagonales, de plaques de gousset verticales,

de membrures inférieures principales et de poutres de levage a également été entamé. Afin d'assurer la sécurité des usagers, des panneaux à messages variables sont remplacés et un système de comptage et de classification permanent est installé.

46,9 M\$
INVESTIS EN TRAVAUX MAJEURS



PJCCI est fière de mettre son expertise à profit pour piloter la mise en lumière de la superstructure (section 7) du pont Jacques-Cartier, projet phare des festivités entourant le 150^e anniversaire de la Confédération du Canada et le 375^e anniversaire de Montréal. Ce projet rassembleur se taillera une place de choix dans le riche patrimoine de la métropole.

Afin de réaliser ses travaux tout en protégeant les écosystèmes à proximité, la Société a consenti des efforts pour éviter tout dommage à un habitat potentiel du chevalier cuivré présent dans le fleuve Saint-Laurent.

PONT HONORÉ-MERCIER



VISION

Rehausser le niveau de service des éléments de la structure supportant le tablier tout en améliorant la sécurité autour de l'ouvrage.



20

EN BREF

- + REMPLACEMENT DU TABLIER DE LA SECTION DE LA VOIE MARITIME ET TRAVAUX PRÉPARATOIRES EN PRÉVISION DE LA DERNIÈRE PHASE
- + RÉFECTION D'ACIER SUR LA SECTION DE L'ÎLE MALINE
- + CONCEPTION (DESSINS ET DEVIS) VISANT LA RÉFECTION DE PILES ET LE RENFORCEMENT PRÉVENTIF DE LA CHARPENTE D'ACIER DE LA SECTION 1 DU PONT
- + PROGRAMME D'ENTRETIEN MAJEUR VISANT LES PILES, L'ACIER, LA PEINTURE ET LA REVITALISATION AUX ABORDS DU PONT
- + ÉTUDE D'ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ PORTANTE

Dans le cadre de son programme de remplacement du tablier de la section fédérale du pont Honoré-Mercier, PJCCI a procédé cette année au remplacement de la section du tablier située au-dessus de la voie maritime. Malgré les défis techniques imposés par la structure d'acier située au-dessus des voies de circulation, les travaux de réfection planifiés sur huit (8) semaines en mode accéléré se sont terminés avec quinze (15) jours d'avance. Ce projet a

été réalisé par les travailleurs Mohawks de Kahnawà:ke et en collaboration avec le Conseil mohawk de Kahnawà:ke.

Un autre projet qui consiste au remplacement complet de la passerelle d'inspection du tablier a été démarré cette année.



ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN



VISION

Rehausser le niveau de service et l'accessibilité de l'ouvrage en considérant l'utilisation stratégique de ce passage pour le projet CNPC et ce, tout en maintenant sa fonction récréative.



PJCCI a réalisé cette année des travaux majeurs à l'Estacade du pont Champlain afin de renforcer la capacité du tablier. L'Estacade est en effet appelée à être de plus en plus utilisée par les entrepreneurs et les véhicules lourds dans le cadre des travaux d'entretien majeurs au pont Champlain ainsi que du chantier du CNPC.

Des travaux ont également été réalisés afin d'aménager une piste cyclable en site propre. La conception structurale de l'Estacade permettant d'ajouter un parcours distinct en amont tout le long de l'ouvrage, PJCCI a saisi cette occasion de sécuriser ce passage et d'améliorer l'expérience des cyclistes, piétons et coureurs. La nouvelle piste en site propre sera d'une largeur de trois (3) mètres et sera dotée d'un revêtement fait d'un matériau léger et durable. De plus, un système de lampadaires LED sera installé, améliorant considérablement la qualité de l'éclairage tout en étant beaucoup moins énergivore.

22

EN BREF

- + RENFORCEMENT DU TABLIER DE L'ESTACADE
- + CONSTRUCTION D'UNE PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE
- + CONCEPTION (DESSINS ET DEVIS) POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DES APPROCHES ET CONTRÔLE DES ACCÈS DE L'ESTACADE
- + ÉTUDE PRÉPARATOIRE POUR LA RÉFECTION DE DEUX TRAVÉES

TUNNEL DE MELOCHEVILLE



VISION

Maintenir un niveau de service acceptable et réduire les risques inhérents à ce type d'ouvrage.

7,2 M\$

INVESTIS EN TRAVAUX MAJEURS



Au tunnel de Melocheville, des travaux majeurs s'échelonnant sur trois (3) phases ont été entamés en vue de réaliser une importante réfection de la structure et rehausser les dispositifs liés à sa sécurisation. La circulation est maintenue dans les deux (2) sens tout au long des travaux.

23

EN BREF

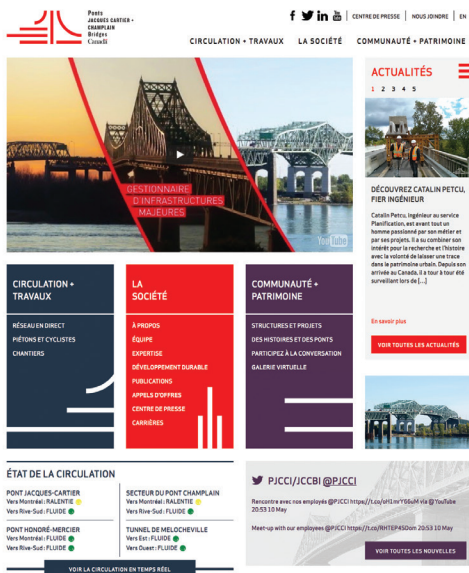
- + RÉFECTION MAJEURE DES PAROIS DE BÉTON DES TUBES SUD ET NORD
- + INSTALLATION D'UN SYSTÈME DE DÉTECTION DES CAMIONS À HAUTEUR EXCESSIVE AVANT L'ENTRÉE DU TUNNEL
- + AMÉLIORATION DU DRAINAGE AUX APPROCHES
- + SUIVI DES INCIDENTS DANS LE TUNNEL EN TEMPS RÉEL GRÂCE À UN RÉSEAU DE CAMÉRAS

OPTIMISER LES RELATIONS AVEC LES USAGERS, LES MÉDIAS ET LES PARTIES PRENANTES

Les infrastructures sous la gestion de la Société s'inscrivent au quotidien dans la vie des usagers, des riverains et des communautés qu'elle dessert. À ce titre, PJCCI prend soin d'entretenir avec les différentes parties prenantes un dialogue ouvert et des relations de confiance afin d'orienter ses programmes et initiatives stratégiques.

Afin de rehausser son impact et sa notoriété, PJCCI a revu sa signature graphique. Inspirée par une vision tournée vers l'avenir où l'expertise développée par la Société est mise de l'avant, cette nouvelle image reflète le rôle multidimensionnel de PJCCI à titre de gestionnaire responsable d'infrastructures majeures : un pilier majeur de la mobilité, un expert innovant, ainsi qu'un acteur social et urbain.

JACQUES CARTIER CHAMPLAIN.CA



Soucieuse d'offrir à ses usagers un outil simple à utiliser pour faciliter les déplacements dans la région montréalaise, PJCCI a lancé cette année un nouveau site Web qui propose un tableau de bord aux fonctionnalités fort intéressantes : état de la circulation en direct, caméras de circulation,

entraves actives sur le réseau et planification des travaux pour les sept (7) prochains jours. Les automobilistes, camionneurs, cyclistes et piétons, peuvent également choisir de recevoir des alertes SMS en cas de fermetures majeures ou d'interventions d'urgence.

Présenté dans un univers visuel complètement repensé, le nouveau site Web permet également aux internautes de découvrir les infrastructures

sous la responsabilité de la Société, à travers des anecdotes inédites et des fiches techniques, et d'en apprendre davantage sur leur histoire.

COORDINATION EN AMONT ET EN ACTION

Les ponts et structures gérés par PJCCI jouent un rôle essentiel pour assurer la mobilité des biens et des personnes dans le Grand Montréal. De nombreuses rencontres sont tenues sur une base régulière avec les partenaires publics, les sociétés de transport collectif ainsi que les services d'urgence et policiers afin de planifier les travaux routiers majeurs et les mesures de mitigation qui s'y rattachent.

De plus, PJCCI participe aux quatre (4) paliers de Mobilité Montréal qui a comme mandat principal de coordonner les chantiers fédéraux, provinciaux et municipaux de la grande région de Montréal.

INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Depuis sa création, la Société joue un rôle actif dans l'amélioration de la qualité de vie des communautés où elle est présente par une gestion responsable des ouvrages qui lui sont confiées. Elle soutient également certaines initiatives locales en lien avec ses activités :

- + Programme de récupération de seringues à la traîne aux abords du pont Jacques-Cartier, côté Montréal
- + Compétition étudiante du pont d'acier Hercule : soutien à l'équipe de l'École de technologie supérieure (ETS)
- + Partenaire financier du 50^e Congrès annuel et Salon des transports de l'Association des transports du Québec
- + Permis d'occupation de terrains à la COOP des Valoristes pour la récupération de matières consignées, recyclables et réutilisables
- + Commandite de la section de Montréal de la Société canadienne de génie civil
- + Compétition étudiante National Student Steel: soutien à l'équipe de l'Université Laval
- + Permis d'occupation de terrains à l'organisme Sentier Urbain qui utilise certains terrains sous le pont Jacques-Cartier à des fins éducatives et d'horticulture urbaine

Les Valoristes



MEILLEURE INTÉGRATION DES INFRASTRUCTURES

PJCCI pilote également des projets visant la mise en valeur des actifs afin d'améliorer l'intégration urbaine, la fonctionnalité et l'attrait des structures sous sa responsabilité. En 2015, une initiative bénévole des employés de la Société a permis de réaliser un aménagement paysager à l'approche Sud du pont Jacques-Cartier.

PJCCI a par ailleurs réalisé un projet-pilote d'art urbain sur la piste multifonctionnelle du

pont Jacques-Cartier. Cette œuvre d'art urbain vise à créer un espace attrayant en modulant visuellement l'espace à travers un parcours chromatique créé de bandes colorées appliquées à même les barrotins de la grille de la piste multifonctionnelle.

La Société veille à ce que les infrastructures parmi les plus importantes et les plus représentatives de la grande région de Montréal demeurent sécuritaires, pleinement fonctionnelles et attrayantes. À cet égard, PJCCI maintient un dialogue ouvert et transparent avec les membres des médias et le public.

- + Deux (2) rencontres annuelles avec les médias (briefings techniques)
- + Nouveau site Web
- + Présence et participation active sur les réseaux sociaux (19 091 abonnés Twitter, page Facebook, page entreprise LinkedIn, compte Flickr, chaîne YouTube)
- + Information et service aux usagers par téléphone, par courriel et par les réseaux sociaux
- + Communication en continu avec les chroniqueurs de la circulation et les médias, entrevues et visites terrain
- + Campagnes publicitaires dans le cadre des blitz de travaux majeurs
- + Alertes courriel et SMS pour les entraves importantes sur le réseau
- + Collaboration avec les partenaires et les organismes municipaux pour relayer l'information aux citoyens

Veduta



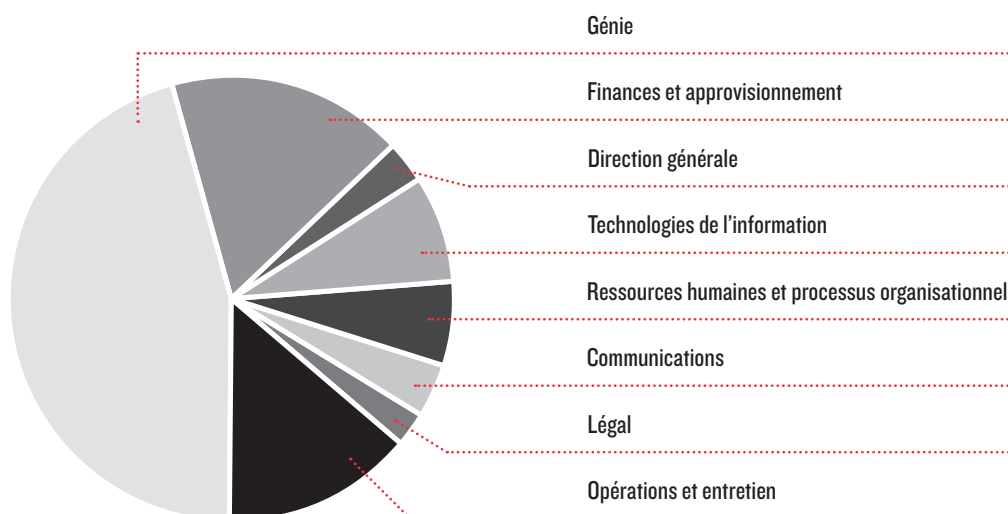
SAISIR LES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE

PERFORMANCE ET TRAVAIL D'ÉQUIPE

PJCCI poursuit son développement dans une optique d'amélioration continue et d'optimisation de ses pratiques de gestion responsable, préventive et systémique.

- + Développement et implantation d'un plan de formation adapté à la Société
- + Déploiement d'outils technologiques et intégrés en soutien aux opérations et aux processus administratifs
- + Consolidation des efforts relatifs à la santé et à la sécurité au travail par la création d'un poste de Conseiller SST et la préparation d'un plan stratégique à cet égard.
- + Suivi de la transformation organisationnelle dans un contexte de croissance et de gestion du changement
- + Restructuration de la haute direction afin de rassembler et concerter les directions dédiées aux infrastructures sous la bannière Exploitation

+ ÉQUIPE CHEVRONNÉE ET MULTIDISCIPLINAIRE



À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS DURABLES

Démarré en avril 2015, le Centre d'innovation en infrastructures de PJCCI (CII) a comme objectif de développer et promouvoir l'expertise de la Société dans l'optique d'assurer la pérennité des structures et de l'organisation. En marge des activités de la Société, le CII est en quête des meilleures pratiques pour générer des applications techniques.

Le CII supporte ainsi PJCCI dans le développement de la mise en œuvre de solutions novatrices s'appuyant sur une expertise pointue et sur des stratégies globales et durables en lien avec la gestion et l'entretien d'infrastructures majeures dans un objectif de prolonger leur durée de vie utile.

Deux mandats de recherche sont actuellement en développement :

- + Utilisation de bétons innovants ultra-performants pour le renforcement et la réhabilitation durables de piles de ponts (École polytechnique de Montréal) ;
- + Évaluation du renforcement en cisaillement des poutres par collage de bandes en polymères renforcés de fibre de carbone (Université McGill).

Super-poutre



DISTINCTIONS

En novembre 2013, à la suite d'une inspection, une fissure importante a été relevée sur l'une des poutres de rive du pont Champlain. PJCCI a travaillé d'arrache-pied afin de mettre en place une solution technique qui permettrait de minimiser l'impact pour les usagers du pont tout en assurant leur sécurité. Cette année, PJCCI s'est vu décerné des marques de reconnaissance pour son expertise et son innovation dans le cadre de l'opération super-poutre.

AWARD OF EXCELLENCE 2015

Association of Consulting Engineering Companies British Columbia a reconnu PJCCI comme gestionnaire ainsi que la firme Buckland & Taylor pour l'ingénierie de la super-poutre et du treillis modulaire installés sur le pont Champlain.

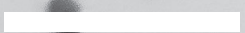
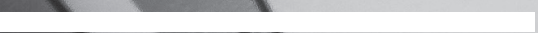
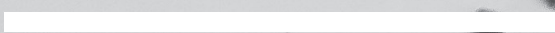
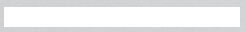
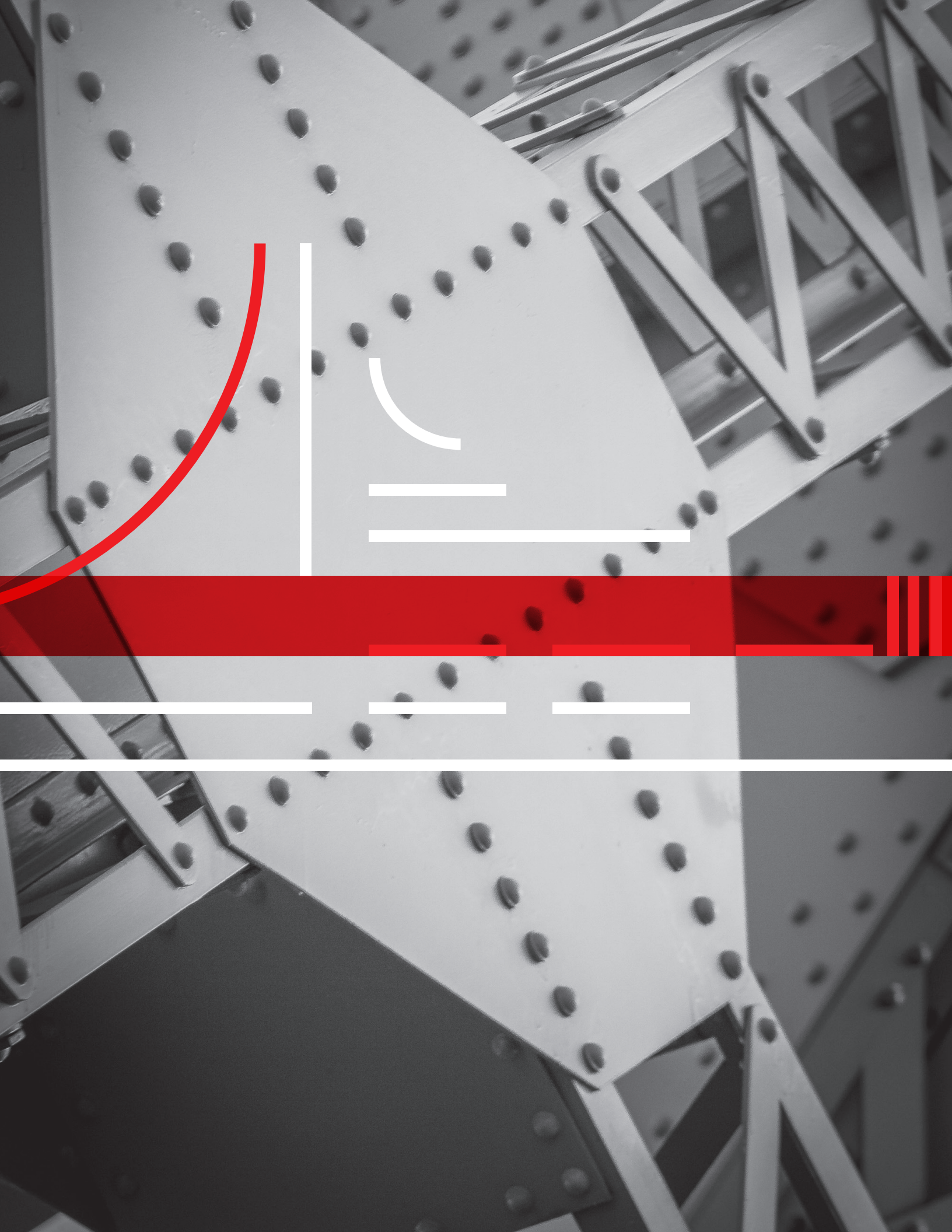
GRAND PRIX D'EXCELLENCE EN TRANSPORT – PRIX COMMUNICATION GRAND PUBLIC 2015

L'Association québécoise des transports a reconnu PJCCI pour la campagne de communications liée à la super-poutre du pont Champlain.

LIEUTENANT GOVERNOR'S AWARD FOR ENGINEERING EXCELLENCE 2015

Association of Consulting Engineering Companies British Columbia a reconnu PJCCI comme gestionnaire ainsi que la firme Buckland & Taylor pour l'ingénierie de la super-poutre et du treillis modulaire installés sur le pont Champlain.







GOUVERNANCE

REDEVABILITÉ

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée 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 *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

La Société doit rendre compte de la conduite de ses affaires au Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Elle est principalement financée par voie de crédits parlementaires. Des revenus provenant d'autres sources, telles que les baux et permis, contribuent également à son financement de façon marginale.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

TRAVAUX DU CONSEIL



24

réunions



157

décisions rendues

COMITÉS DU CONSEIL

Conformément aux pratiques de saine gouvernance, le Conseil d'administration a formé trois (3) comités permanents :

- + Le *Comité de gouvernance*, lequel est responsable de l'évaluation de tous les aspects et pratiques de régie de PJCCI. Son mandat est de proposer au Conseil d'administration la façon dont PJCCI abordera les questions relatives à ses pratiques de

régie et appliquera les lignes directrices relatives à la régie des sociétés d'État émises par le Secrétariat du Conseil du Trésor ;

- + Le *Comité d'audit*, dont les responsabilités sont telles que prévues à la LGFP. Elles incluent la surveillance des normes d'intégrité et de comportement de PJCCI, la surveillance de l'intégrité et de la crédibilité de ses rapports financiers et la surveillance de ses systèmes et pratiques de contrôle interne; et
- + Le *Comité des ressources humaines*, dont le principal rôle est de fournir des orientations à l'égard de l'élaboration de politiques, de programmes et de pratiques en matière de ressources humaines qui sont conformes à la mission, à la vision et aux valeurs de PJCCI ainsi qu'à son plan stratégique et à ses objectifs.

Le Conseil d'administration a également formé divers comités consultatifs et non décisionnels pour voir à la bonne marche des projets majeurs.



Guy Martin
Administrateur

Paul T. Kefalas
Président
du Conseil

Glen P. Carlin
Premier dirigeant

Denise Hébert
Administratrice

Serge Martel
Président-adjoint
du Conseil

Dominique Bouchard
Administrateur

ÉQUIPE DE DIRECTION

L'équipe multidisciplinaire de PJCCI est dirigée par des professionnels chevronnés et rigoureux.



Nathalie Cayouette, CRIA
Directrice,
Ressources
humaines

Sylvie Lefebvre, B.C.L.
Avocate-conseil

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

Sandra Martel, ing.
Chef de
l'Exploitation

Glen P. Carlin, ing., F.SCGC, f.ici
Premier dirigeant

Steve Tselios, ing.
Directeur
principal,
Ingénierie

Catherine Tremblay, ing.
Directrice
principale,
Projets,
Construction
et Opérations

Julie Paquet, MA
Directrice,
Communications

François Demers, ing., M.Ing.
Directeur
principal,
Projets
Champlain /
CNPC

RÉGIME DE VÉRIFICATION

Le vérificateur de PJCCI est le vérificateur général du Canada aux termes du *Règlement sur Les Ponts Jacques-Cartier et du décret N° C.P. 2016-219*. Le vérificateur général effectue un audit annuel des opérations de PJCCI en conformité avec la LGFP afin de vérifier que les états financiers sont présentés fidèlement selon les principes comptables reconnus et que les opérations de PJCCI ont été effectuées en conformité avec la LGFP, l'acte constitutif et les règlements administratifs.

PJCCI développe des plans d'audits internes de ses opérations sur plusieurs années dans le but de déterminer, entre autres, si ses systèmes de gestion des risques, de contrôle et de gouvernance lui permettent de s'acquitter de sa mission de façon économique, efficiente et efficace en conformité avec la législation applicable. Pour les réaliser, PJCCI retient les services de firmes externes.

Compte tenu de la particularité du projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, notamment le fait que le projet est exécuté en partenariat avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) et que PJCCI assume le rôle de gestionnaire du projet, PJCCI a retenu les services d'une firme comptable externe qui fournit des services de vérification interne des aspects financiers et de soutien comptable de ce projet.

ACCÈS À L'INFORMATION

PJCCI traite toute demande d'accès à l'information en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. De plus, via le portail Info Source, elle fournit de l'information au sujet des fonctions, des programmes, des activités et des fonds de renseignements connexes.



9

demandes d'accès à l'information

ONT ÉTÉ TRAITÉES EN 2015-2016



Tunnel de Melocheville

RÉMUNÉRATION

Le gouverneur en conseil détermine le barème de la rémunération du Président, des autres membres du conseil ainsi que du Premier dirigeant.

La rémunération du président et des autres membres du Conseil est conforme aux *Lignes directrices concernant la rémunération des titulaires à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil dans les sociétés d'État* et à l'article 108 de la LGFP. Le président du Conseil reçoit des honoraires annuels de 7 500 \$ et bénéficie d'un taux journalier de 300 \$ pour assister aux réunions du Conseil d'administration et des comités, alors que les autres membres du Conseil reçoivent des honoraires annuels de 3 800 \$ et sont rémunérés au taux journalier de 300 \$. Les dépenses raisonnables effectuées par les membres du conseil dans le cadre de leur fonction, y compris les déplacements, l'hébergement et les repas, sont remboursées.

Les conditions d'embauche du Premier dirigeant sont énoncées dans les *Conditions d'emploi et avantages sociaux particuliers aux personnes nommées par le gouverneur en conseil à des postes à temps plein*. L'échelle salariale du Premier dirigeant (PPD 3) varie de 179 200 \$ à 210 800 \$. Celui-ci ne bénéficie d'aucun taux journalier pour assister aux réunions du conseil d'administration.

Le gouverneur en conseil peut également accorder au Premier dirigeant une prime au rendement atteignant 15 % de son salaire de base, en fonction du degré de réalisation de ses principaux objectifs de rendement.

FRAIS DE DÉPLACEMENTS, D'ACCUEIL, DE CONFÉRENCES ET D'ÉVÉNEMENTS

Le 16 juillet 2015, au terme du décret C.P. 2015-1112, Son Excellence le Gouverneur général en conseil a donné instruction à PJCCI, en vertu de l'article 89 de la LGFP :

- + d'harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales;
- + de rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise.

La Société a ainsi mis en œuvre la modification de ses directives et pratiques en lien avec les dépenses liées aux voyages, à l'accueil, aux conférences et événements afin de se conformer aux instructions du Conseil du trésor. PJCCI n'a identifié aucune incompatibilité avec ses obligations légales.

Les différentes étapes de la stratégie de mise en œuvre ont été complétées pour le 30 décembre 2015.

+ LE TABLEAU SUIVANT DIVULGUE LES FRAIS ANNUELS DE DÉPLACEMENTS, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2015-2016 :

	2015-2016 (en milliers)
Déplacement	74
Accueil	20
Conférence	41
TOTAL	135





RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

Dans son plan stratégique 2015-2016, PJCCI s'est fixée pour objectif d'élaborer une stratégie de développement durable afin de renforcer sa démarche autour d'une approche globale et systémique. Cette approche s'inscrit désormais dans la mission de la Société, et fera l'objet d'un plan d'action pluriannuel pour en assurer la mise en œuvre.

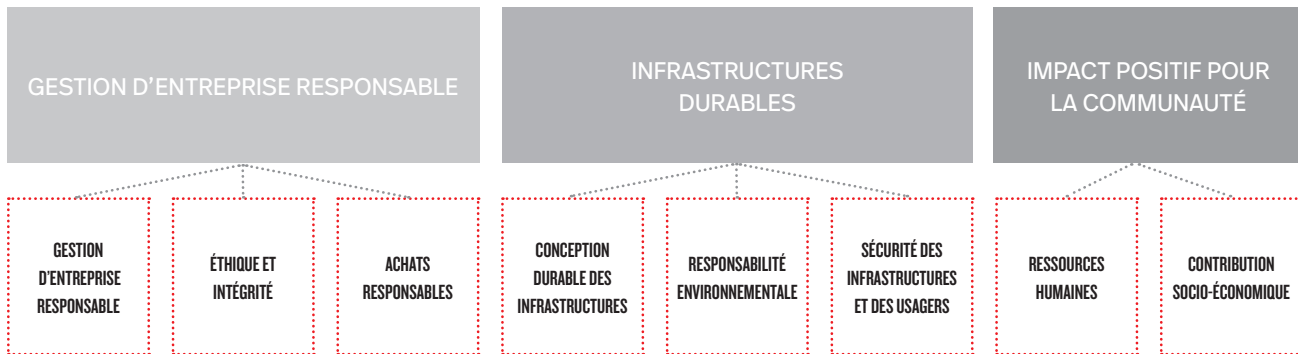


VISION

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

MISSION

Gérer de manière systémique de façon à assurer la pérennité des infrastructures majeures qui lui sont confiées en préconisant une approche de développement durable



DÉMARCHÉ

Pour développer sa stratégie de développement durable, PJCCI a adopté une démarche rigoureuse structurée en trois (3) grandes étapes.

Un diagnostic de la démarche a tout d'abord été réalisé avec l'aide d'experts, à travers une revue approfondie de la documentation existante et des entretiens avec les représentants des différents départements. L'analyse a été fondée sur des référentiels reconnus tels que les lignes directrices de la Global Reporting Initiative et la norme ISO26000 sur la responsabilité sociétale des entreprises. La maturité de la démarche a été évaluée en fonction de quatre (4) critères : les engagements, les programmes mis en œuvre, la mesure de la performance et la communication, ce qui a permis d'établir un diagnostic complet sur huit thématiques-clés pour la Société.

Une étude d'étalonnage a ensuite été effectuée pour comparer le positionnement de PJCCI avec celui de cinq (5) autres organisations sélectionnées pour leur statut, leur taille et/ou leurs activités similaires ou comparables à PJCCI. Cette étape a permis à PJCCI d'identifier les points forts de sa démarche ainsi que des axes d'amélioration possibles.

Un sondage auprès des parties prenantes a également été mené, afin de comprendre quels sont les aspects économiques, environnementaux et sociaux qui leur importent le plus vis-à-vis PJCCI.

Les travaux réalisés ont permis à la Société d'élaborer sa stratégie, d'orienter et prioriser ses actions, et d'adapter sa communication pour répondre aux préoccupations de ses parties prenantes.



Fauconneau

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La stratégie de développement durable de PJCCI a ainsi été structurée autour de huit (8) thématiques regroupées en trois (3) axes d'action. Au sein de chaque thématique, plusieurs objectifs ont été établis pour guider les actions de la Société en faveur du développement durable. Un plan pluriannuel est actuellement en cours de développement pour mettre en œuvre la stratégie et la traduire en objectifs mesurables et en actions concrètes. Une reddition de compte sera effectuée à travers un rapport annuel sur le développement durable.

Couleuvre brune








ANALYSE DE LA PERFORMANCE

ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES INFRASTRUCTURES



Les infrastructures exploitées et entretenues par PJCCI ont été exposées à une circulation lourde, aux conditions climatiques et à une utilisation abondante de sels de voirie. L'âge de ces infrastructures, le financement requis pour en assurer l'entretien et la réfection de même que des actes délibérés, comme le terrorisme, le vandalisme ou même les manifestations, représentent des risques réels.

S'il y avait une fermeture de voies, d'un pont ou de la voie maritime, les risques de sécurité et sûreté pourraient avoir une incidence :

- + sur la sécurité des usagers
- + sur l'économie régionale et nationale,
- + sur la réputation de PJCCI et du Canada.

PJCCI a entrepris un important programme de réparation et d'entretien grâce au financement reçu dans le cadre du Budget 2014 en vue de prolonger la vie utile de ses structures.

En 2015-2016, la Société a réalisé 84 % des travaux planifiés à son programme de travaux majeurs.

PJCCI administre judicieusement son programme d'entretien majeur afin de prolonger le plus possible la durée de vie de ses infrastructures.

PJCCI dispose d'un plan de mesures d'urgence et collabore avec d'autres partenaires afin d'assurer la cohésion dans les approches et les procédures d'urgence.

PJCCI organise des réunions régulières de suivi et des plans de collaboration avec les services policiers pour gérer les risques liés au terrorisme, vandalisme et manifestations. Des systèmes de surveillance sont installés pour permettre une surveillance en continu.

FINANCEMENT DURABLE

PJCCI n'a pas de financement au-delà de 2018-2019. Si ce manque de financement n'est pas comblé, il pourrait y avoir un impact sur la capacité de PJCCI à procéder aux inspections et à l'entretien augmentant ainsi les risques associés à la dégradation des ponts et structures.

PJCCI continue de collaborer avec Infrastructure Canada pour définir les besoins en matière de financement à court et à long terme avec un plan de financement décennal révisé annuellement. Il est nécessaire de déterminer la source de financement au-delà de 2018-2019.

Des réserves pour risques ont été prévues relativement aux coûts de construction et devraient suffire pour couvrir les travaux ou les événements imprévus.

PJCCI réutilise les fonds disponibles de certains contrats pour entreprendre d'autres travaux sur les structures.

GESTION DU CHANGEMENT ORGANISATIONNEL

PJCCI doit s'assurer qu'elle possède la capacité opérationnelle nécessaire pour réaliser son programme d'entretien majeur et se conformer à ses obligations légales.

Les risques de gestion du changement organisationnel peuvent avoir une incidence sur les coûts si PJCCI ne dispose pas de systèmes d'information et de gestion efficaces et intégrés.

PJCCI a implanté une structure organisationnelle en mode de gestion par projet. Elle a retenu les services d'une firme spécialisée afin de l'aider à gérer les changements organisationnels.

PJCCI a également implanté de nouveaux systèmes d'information pour la planification de projet et la planification financière. Ces systèmes de gestion permettent à PJCCI de fournir de l'information fiable et en temps opportun.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

PJCCI doit s'assurer d'avoir les outils en place afin de respecter ses obligations en matière de santé et sécurité dans un environnement légal complexe.

PJCCI a développé un programme de prévention pour ses employés, a bonifié les clauses de santé et sécurité dans ses contrats de construction, a bonifié ses contrats de surveillance pour ajouter des ressources dédiées en santé et sécurité, a attribué un contrat de gestion global en santé et sécurité et a procédé à l'embauche d'un conseiller interne en santé et sécurité.

COORDINATION AVEC LA CONSTRUCTION DU CNPC

PJCCI doit gérer ses projets de réfection et d'entretien de ses infrastructures dans le secteur du pont Champlain en étroite collaboration avec Infrastructure Canada (INFC) et le partenaire privé dans le cadre du projet du CNPC.

Infrastructure Canada a conclu une entente avec le partenaire privé et une entente avec PJCCI afin de bien définir le rôle de chacun. PJCCI a dédié des ressources pour la coordination via son bureau de projets Champlain qui assure la réalisation du programme d'entretien majeur du pont Champlain actuel et offre son support à INFC et au partenaire privé.

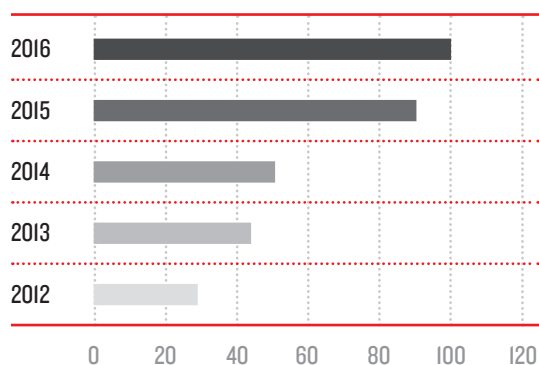
ANALYSE DES RÉSULTATS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers totaux ont atteint 100,3 M\$ au 31 mars 2016 (2015 – 89,4 M\$). La situation de trésorerie demeure liée de près aux versements de ces crédits parlementaires du gouvernement fédéral. La principale raison de l'augmentation de 10,9 M\$ des actifs financiers totaux provient d'un encaissement récent de crédit parlementaire et est liée en majeure partie à l'augmentation des comptes à payer aux fournisseurs de l'ordre de 9,2 M\$. Au 31 mars 2016, le montant à recevoir des ministères et organismes gouvernementaux a atteint 17,2 M\$ (2015 – 18,5 M\$).

+ ACTIFS FINANCIERS (EN M\$)

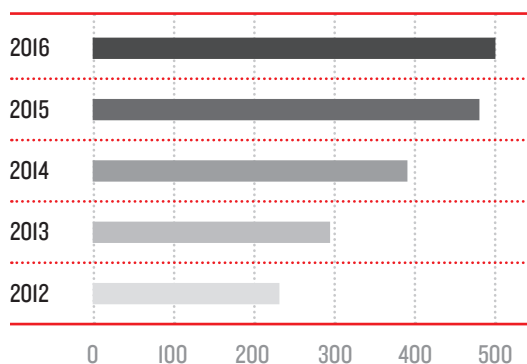


ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers se situent à 502,9 M\$ (2015 – 475,2 M\$), ayant augmenté de 27,7 M\$ durant la période (2015 – augmentation de 92,2 M\$). Cette augmentation provient principalement des immobilisations corporelles de 502,2 M\$ (2015 – 474,4 M\$), soit une augmentation de 27,8 M\$ par rapport à l'exercice financier précédent (2015 – augmenté de 92,2 M\$). Les grands investissements pour l'année comprennent principalement des travaux d'immobilisations au pont Jacques-Cartier de 28,6 M\$, au pont Champlain de 0,8 M\$, au pont Honoré-Mercier de 16 M\$, les travaux pour le pont de contournement de l'île des Sœurs de

1,3 M\$, les travaux de l'autoroute Bonaventure de 14,1 M\$, des travaux sur l'Estacade du pont Champlain de 27,4 M\$ ainsi que les travaux du tunnel de Melocheville de 2,2 M\$. Au cours de l'exercice 2014-2015, la Société a cessé de traiter en immobilisation les nouveaux investissements relatifs au pont Champlain. Par conséquent, des dépenses de travaux majeurs sur cette structure de l'ordre de 83,5 M\$ ont été imputées aux résultats. Les immobilisations sont payées en quasi-totalité par des crédits parlementaires du gouvernement du Canada. L'amortissement de la période au montant de 28,9 M\$ (2015 – 22,8 M\$) vient réduire les investissements de la période en ce qui a trait aux immobilisations corporelles.

+ ACTIFS NON FINANCIERS (EN M\$)



IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles, qui comprennent notamment les ponts, les routes et les structures connexes et dont la durée de vie utile est limitée, sont amorties sur leur durée de vie utile. La durée de vie utile est basée sur les estimations que la direction a établies quant à la durée de service de ces biens et fait l'objet d'un examen périodique destiné à en confirmer la validité. En raison de la longue durée de vie des immobilisations corporelles et des montants en cause, tout changement des estimations pourrait avoir un effet important sur les états financiers. La dégradation des actifs à long terme fait l'objet d'une vérification lorsque des événements ou des circonstances indiquent qu'il est impossible de récupérer leur valeur comptable à partir de mouvements de trésorerie futurs. Si les conditions à venir devaient se dégrader par rapport à la meilleure estimation de la direction quant aux principales hypothèses économiques et si les flux de trésorerie associés devaient diminuer considérablement, la Société pourrait devoir assumer d'éventuelles et d'importantes charges à la suite de la moins-value de ses immobilisations corporelles.

La Société engage des charges pour l'entretien de ses immobilisations corporelles. Un grand nombre de ces charges s'inscrivent dans le cadre de grands projets pluriannuels d'infrastructure. En comptabilisant ces charges, la direction doit faire des estimations importantes quant à l'avancement des travaux réalisés afin de pouvoir évaluer le passif en fin d'exercice. Un changement du pourcentage estimé de l'avancement des travaux pourrait avoir un effet sensible sur la valeur estimée des charges ou des immobilisations corporelles qui sont comptabilisées.

PASSIFS

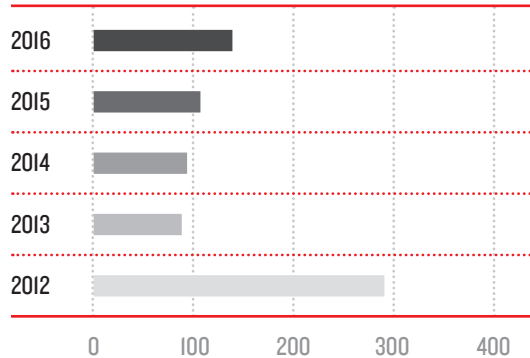
Les passifs de 141,8 M\$ (2015 - 119,1 M\$) ont augmenté de 22,7 M\$ durant la période (2015 - 33,4 M\$). Cette augmentation provient principalement des postes Obligations environnementales ainsi que Créditeurs et charges à payer.

Les Obligations environnementales liées à des terrains contaminés, qui sont expliquées à la note 7 des états financiers, ont augmenté de 12,1 M\$ dans l'exercice financier en cours (2015 - augmentation de 4,8 M\$) et atteint 43,2 M\$ (2015 - 31,1 M\$). Les travaux de confinement et le traitement des eaux souterraines, doivent débuter en juin 2016. La hausse des Obligations environnementales est due notamment aux modifications des ententes de fonctionnement pour le secteur Est de l'autoroute Bonaventure. Il a été convenu au cours de l'été 2015, que la Société serait la seule entité à assumer la responsabilité financière du projet au lieu de trois partenaires initialement prévus.

Pour mener à bien ses travaux sur ses structures, la Société a adjudgé des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie des montants à payer jusqu'à l'achèvement de certains travaux dans le respect des exigences du contrat de construction ou aux fins de garantie. Ces retenues contractuelles ont atteint 12,8 M\$ au 31 mars 2016 (2015 - 11,3 M\$) principalement pour des projets aux ponts Honoré-Mercier, Champlain et Jacques-Cartier. Une partie de ces montants deviendra payable à l'émission d'un certificat provisoire d'achèvement des travaux, et une autre partie deviendra exigible environ une année plus tard après la fin de la période de garantie.

Les Crédeurs et charges à payer ont augmenté de 9,2 M\$ dans l'exercice financier en cours (2015 - 36,7 M\$) et atteignent 84,3 M\$ (2105 - 75,1 M\$). La variation est attribuable principalement à l'augmentation du programme d'entretien majeur de la Société.

+ PASSIFS (EN M\$)



OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

La Société a comptabilisé un passif important au titre du poste Obligations environnementales visant à contenir et à traiter les eaux souterraines contaminées sur les terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, comme l'indique la note 7 des états financiers. Les estimations à la base de ce passif tiennent compte de la nature à long terme des mesures nécessaires de confinement et de traitement. Les changements quant à l'ampleur des coûts estimés pourraient avoir un effet important sur les états financiers. Notons que l'Obligation environnementale de 43,2 M\$ présentée à l'état de la situation financière est fondée sur des contrats signés et en cours d'appel d'offres.

CHANGEMENT DE MÉTHODE COMPTABLE

Périodiquement, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public publie de nouvelles normes comptables que la direction examine pour vérifier si elles peuvent s'appliquer à la Société. Au cours de l'année financière, il n'y a pas eu d'adoption de nouvelles normes comptables ayant des conséquences pour la Société.

ÉTAT DES RÉSULTATS

REVENUS

Les revenus de la Société en 2016 ont été de 1,6 M\$ (2015 - 4,3 M\$), soit une diminution de 2,7 M\$ par rapport à l'exercice financier précédent (2015 - augmentations de 2,6 M\$).

+ REVENUS (EN M\$)

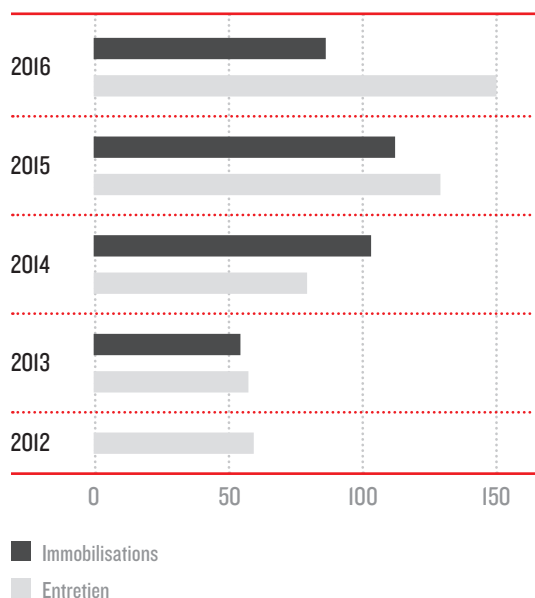


Les produits de baux et permis ont diminué en 2016 de 3 M\$ (2015 - augmenté de 2,4 M\$) pour se situer à 0,7 M\$ (2015 - 3,7 M\$). Les revenus ont diminué suite à la décision de cesser l'exploitation des panneaux publicitaires en mai 2015 qui étaient comptabilisés par la Société depuis le 1^{er} février 2014.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Les crédits parlementaires constatés à l'État des résultats totalisent 245,3 M\$ en 2016 et 246,2 M\$ en 2015. Ces crédits sont répartis entre les charges d'exploitation, soit 157,9 M\$ (2015 - 131,2 M\$) et les immobilisations qui représentent 87,4 M\$ (2015 - 115 M\$).

+ CRÉDITS PARLEMENTAIRES (EN M\$)



Les crédits parlementaires soutiennent la quasi-totalité du financement des activités de la Société. Pour 2015-2016, les crédits accordés au budget de PJCCI sont de 426,8 M\$ (2015 – 412,1 M\$). L'utilisation de crédits parlementaires dans l'acquittement des charges de l'année a représenté 57,5 % soit 245,3 M\$ (2015 – 59,7 % soit 246,2 M\$).

L'utilisation des crédits parlementaires attribuables aux frais de fonctionnement, entretien régulier, administration et ingénierie, sont inférieurs de 12 % des crédits budgétés alloués à ces types de charges.

Les crédits parlementaires budgétés pour les travaux majeurs en 2015-2016 étaient de 393,5 M\$, dont 126,8 M\$ pour le pont Champlain. La Société a réalisé 84 % du programme de travaux majeurs planifiés pour 2015-2016. La valeur des travaux réalisés, soit planifiés ou supplémentaires, au cours de l'année a été de 215,2 M\$, dont 84,2 M\$ pour le pont Champlain.

En excluant le pont Champlain, les sommes non utilisées sont de 135,7 M\$ soit 50,9 % du budget prévu de 266,7 M\$. L'écart s'explique principalement par des sommes de 7,9 M\$ pour la récupération partielle de la taxe de vente du Québec non budgétisée, 49,5 M\$ pour des

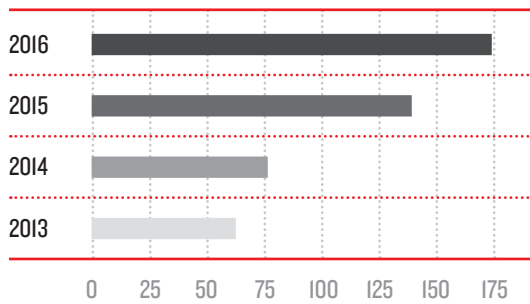
travaux soumissionnés dont les prix sont plus bas que l'estimé budgétaire (particulièrement dû à la gestion proactive du cycle de planification, préparation et lancement des appels d'offres), 50 M\$ pour la valeur de travaux non réalisés ainsi que du fonds budgétisé de 10,5 M\$ liés au transfert de la gestion de l'autoroute 15 au partenaire privé dans le cadre du CNPC et de 11,2 M\$ pour la gestion des risques afin de se doter de moyens pour intervenir rapidement, le cas échéant.

Pour le pont Champlain, les sommes non utilisées sont de 42,6 M\$ soit 33,6 % du budget prévu de 126,8 M\$. L'écart s'explique principalement par la récupération partielle de la taxe de vente du Québec non budgétisée de 4 M\$, par des travaux dont les prix soumissionnés sont plus bas que l'estimé budgétaire de 11,2 M\$, 19,8 M\$ pour la valeur de travaux non réalisés et 7,7 M\$ de montants estimés et budgétés pour des services professionnels et des travaux à déterminer et à réaliser dans l'établissement de stratégies d'atténuation des risques.

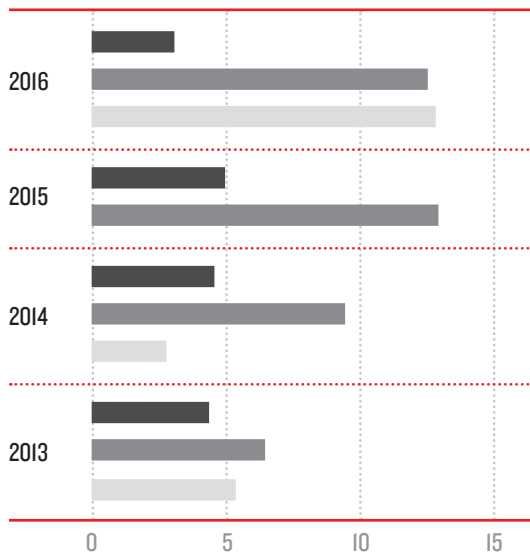
CHARGES

Les charges de la Société ont été de 230,9 M\$ (2015 – 153,7 M\$). L'augmentation des charges de 77,2 M\$ (2015 – 60,7 M\$) est attribuable à une augmentation des dépenses d'entretien de 31,3 M\$ (2015 – 63,4 M\$). De plus, le 1^{er} avril 2015 la Société a procédé à la cession d'une partie de ses actifs, soit l'autoroute 15 et une partie les approches Nord et Sud du pont Champlain, ce qui a généré une perte de 30,7 M\$ incluse aux charges de l'exercice. Enfin, des modifications aux hypothèses soutenant la variation du passif environnemental s'est traduit par une augmentation des obligations environnementales de l'ordre de 17,3 M\$. Les charges de fonctionnement et d'administration ont diminuées de 2,1 M\$.

+ CHARGES D'ENTRETIEN (EN M\$)



+ AUTRES CHARGES (EN M\$)



■ Fonctionnement
■ Administration
■ Obligations environnementales

ENTRETIEN

Les charges d'entretien de 171,6 M\$ (2015 - 140,3 M\$) représentent une augmentation de 22,3% des charges de l'année précédente (2015 - 82,7%). L'écart provient principalement de l'augmentation du programme d'entretien majeur et de l'application de la directive de capitalisation de la Société qui est directement reliée à la nature des travaux effectués.

FONCTIONNEMENT

Les charges de fonctionnement ont été de 3,2 M\$ (2015 - 4,8 M\$), soit une diminution de 33% par rapport à l'année précédente (2015 - 1,4%). La variation des charges de fonctionnement est principalement dû à une entente avec Infrastructure Canada qui prévoit la refacturation du service de patrouille policière sur les tronçons de route cédés au gouvernement pour le CNPC.

ADMINISTRATION

Les charges administratives ont été de 12,5 M\$ (2015 - 13 M\$), soit une augmentation de 0,1% par rapport à l'exercice financier précédent (2015 - 44,4%). La majorité des dépenses administratives sont demeurées relativement stables au cours de l'exercice.

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Les charges relatives aux obligations environnementales représentent 12,9 M\$ (2015 - négatifs de 4,4 M\$). Elles représentent principalement l'ajustement dû à l'augmentation des obligations environnementales ainsi que les coûts générés par la direction de l'environnement au montant de 0,8 M\$ (2015 - 0,4 M\$). L'obligation environnementale présentée au passif a été augmentée de 12,1 M\$ pour l'exercice en cours (2015 - diminution de 4,8 M\$). Tel que mentionné précédemment, cette variation est due notamment aux modifications des ententes de fonctionnement pour le secteur Est de l'autoroute Bonaventure.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Les flux de trésorerie de la Société dépendent principalement du moment de la réception du financement du gouvernement du Canada pour les dépenses liées aux projets et aux travaux d'entretien. Ce financement est émis uniquement sur demande à la suite de la comptabilisation des valeurs acquises pour les travaux ainsi que des biens et services reçus.

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(pour l'exercice terminé le 31 mars)
(en millions de dollars)

	2016	2015	2014	2013	2012
REVENUS					
Baux et permis	0,7 \$	3,7 \$	1,3 \$	0,8 \$	0,8 \$
Intérêts	0,9	0,6	0,4	0,3	0,2
Total des revenus	1,6	4,3	1,7	1,1	1,0
CHARGES					
Entretien	171,6	140,3	76,8	60,8	63,2
Fonctionnement	3,2	4,8	4,2	4,0	3,9
Administration	12,5	13,0	9,0	6,9	6,6
Obligations environnementales	12,9	(4,4)	3,0	5,4	27,1
Perte sur cession d'actif	30,7				
Total des charges	230,9	153,7	93,0	77,1	100,8
Déficit avant le financement du gouvernement du Canada	(229,3)	(149,4)	(91,3)	(76,0)	(99,8)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	157,9	131,2	76,3	58,7	64,1
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles *	87,4	115,0	102,9	56,1	-
Financement de la SPFL	-	-	2,3	2,6	2,6
Amortissement des Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles **	-	-	-	-	7,5
Excédent (déficit) lié aux activités ***	16 \$	96,8 \$	90,2 \$	41,4 \$	(25,6)

NOTE:

* La présentation des paiements de transfert pour les immobilisations a été changée en 2013 afin que ces paiements soient présentés aux résultats au lieu d'être présentés au poste Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles à l'état de la situation financière, comme cela est indiqué au chapitre SP3410 (Paiements de transfert) des Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

** L'amortissement des Apports reportés afférents aux immobilisations n'existe plus conséquemment à l'adoption du chapitre SP3410 en 2013.

*** Suite à l'harmonisation de la taxe de vente du Québec (« TVQ ») le 2 décembre 2013, la Société, désignée à titre de municipalité aux fins de la taxe sur les produits et services (« TPS »), a droit aux remboursements partiels de la TVQ de 50 %, et ce en date du 1er janvier 2015 (62,8 % en date du 1er janvier 2014).

EXAMEN DE RENDEMENT

GÉRER ET ENTRETENIR

Gestion des infrastructures fédérales telles que des ponts, des autoroutes et des tunnels ainsi que les propriétés de la région de Montréal.

MESURES DE RENDEMENT EN 2015-2016	INDICATEURS DE RENDEMENT	CALENDRIER	SITUATION
Réaliser le programme d'inspection et d'entretien majeur	Exécution du programme d'entretien en fonction des inspections annuelles et d'un examen opérationnel quotidien.	Une fois par année	Les inspections ont été bonifiées et terminées selon le calendrier. Le programme de travaux majeurs a été réalisé à 84 %.
Demander l'approbation d'un financement à long terme afin de contrer les risques majeurs pour les ponts et les structures de Montréal	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI pour contrer les risques majeurs pour les ponts et les structures.	2015-2016	Le plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019 a été révisé.
	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI pour le projet environnemental des secteurs Ouest et Est de l'autoroute Bonaventure.	2015-2016	Activité continue. Le plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019 a été approuvé. Le besoin d'un financement sur quinze (15) ans a été présenté à INFC.
Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de coûts	Programme de réfection du tablier du pont Honoré-Mercier.	2013-2017	Atteint en partie. Les travaux se poursuivent sur la section fédérale du pont et devraient être complétés en 2017.
	Programme de réfection du pont Champlain.	2013-2018	Atteint. La septième année du plan de dix (10) ans est en cours de réalisation.
	Construction du pont de contournement temporaire de l'île des Sœurs et du nouveau dépôt à neige.	2013-2015	Atteint.
	Programme de renforcement des poutres de rive du pont Champlain.	2013-2018	Les travaux se poursuivent selon le programme révisé.
	Mesures de mitigation pour les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure.	2013-2017	Les travaux se poursuivent en collaboration avec les différents intervenants.



NOUS
EMBAUCHONS
NOW HIRING
(450) 691-1654

Pont H.-MERCIER



ÉTATS FINANCIERS



**POUR L'EXERCICE TERMINÉ
LE 31 MARS 2016**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

La direction maintient des systèmes financiers et des contrôles internes appropriés. Ces systèmes et pratiques sont conçus de manière à fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs de la Société sont protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente et que ses opérations sont réalisées avec efficacité. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir l'assurance raisonnable que les opérations de la Société sont dûment autorisées et effectuées en conformité avec l'article 89 et 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*, 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 de cinq administrateurs et du Premier dirigeant de la Société. Celui-ci, par l'entremise du Comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de présentation de l'information financière et de contrôle interne. Le Comité d'audit rencontre la direction et les auditeurs pour examiner comment chacun s'acquitte de ses responsabilités et pour discuter de l'audit, de contrôles internes et d'autres questions financières pertinentes. Les états financiers sont révisés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

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

Le Premier dirigeant,



Glen P. Carlin, ing.

Le 22 juin 2016



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2016, et l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

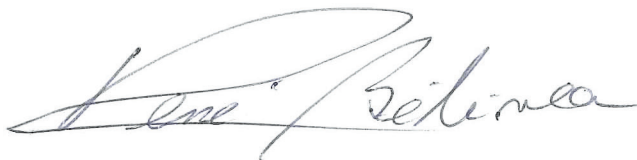
À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée au 31 mars 2016, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, 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*, au *Règlement sur les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.* de la *Loi maritime du Canada*, aux statuts et règlements administratifs de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi qu'à l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrite à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in black ink, reading "René Béliveau". The signature is fluid and cursive, with the first name "René" and the last name "Béliveau" clearly distinguishable.

René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 22 juin 2016
Montréal, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 MARS

	2016 \$	2015 \$
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie	73 996 315	65 137 984
Débiteurs (Note 3)	26 365 791	24 212 755
Total des actifs financiers	100 362 106	89 350 739
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (Note 4)	84 257 787	75 052 145
Avantages sociaux futurs (Note 5)	1 288 041	1 421 784
Retenues contractuelles (Note 6)	12 810 568	11 282 744
Revenus reportés	269 591	281 893
Obligations environnementales (Note 7)	43 170 000	31 100 000
Total des passifs	141 795 987	119 138 566
Dette nette	(41 433 881)	(29 787 827)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (Note 8)	502 181 579	474 350 477
Charges payées d'avance	671 643	851 133
Total actifs non financiers	502 853 222	475 201 610
Excédent accumulé	461 419 341	445 413 783

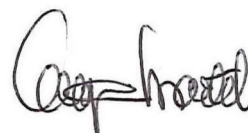
ÉVENTUALITÉS, PASSIFS ÉVENTUELS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTES 10, 11 ET 12).

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration



administrateur



administrateur

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice clos le 31 mars

	2016 Budget \$	2016 Réel \$	2015 Réel \$
REVENUS			
Baux et permis	2 559 000	737 464	3 714 856
Intérêts	200 000	834 101	570 876
Autres sources	-	35 464	48 208
Total des revenus	2 759 000	1 607 029	4 333 940
CHARGES (NOTE 14)			
Entretien	290 694 000	171 640 690	140 306 568
Fonctionnement	4 354 000	3 176 198	4 764 098
Administration	14 711 000	12 528 145	13 046 188
Obligations environnementales	(6 095 000)	12 913 231	(4 443 210)
Perte sur cession d'actif	-	30 690 408	-
Total des charges	303 664 000	230 948 672	153 673 644
Déficit avant le financement du gouvernement du Canada	(300 905 000)	(229 341 643)	(149 339 704)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	270 992 000	157 891 531	131 234 595
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	155 808 000	87 455 670	114 970 140
Excédent lié aux activités	125 895 000	16 005 558	96 865 031
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	461 419 341	445 413 783

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice clos le 31 mars

	2016 Budget \$	2016 Réel \$	2015 Réel \$
Excédent de l'exercice lié aux activités	125 895 000	16 005 558	96 865 031
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 8)	(155 809 000)	(87 455 670)	(114 970 140)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 8)	35 863 000	28 926 167	22 840 489
Perte sur cession d'actif	-	30 690 408	-
Gain à la vente d'immobilisations corporelles	-	(22 454)	-
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	-	30 447	-
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(119 946 000)	(27 831 102)	(92 129 651)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(2 139 448)	(3 636 558)
Utilisation de charges payées d'avance	-	2 318 938	3 573 410
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	179 490	(63 148)
Diminution (augmentation) de la dette nette	5 949 000	(11 646 054)	4 672 232
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)	(41 433 881)	(29 787 827)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 mars

	2016 \$	2015 \$
ACTIVITÉ DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	16 005 558	96 865 031
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
+ Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 8)	28 926 167	22 840 489
+ Perte sur cession d'actif	30 690 408	-
+ Gain à la vente d'immobilisations corporelles	(22 454)	-
+ Augmentation (diminution) des avantages sociaux futurs	(133 743)	260 345
+ Augmentation (diminution) des obligations environnementales	12 070 000	(4 761 000)
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :		
+ (Augmentation) diminution des débiteurs	(2 153 036)	12 778 618
+ Augmentation des créditeurs et charges à payer	9 090 352	36 237 538
+ Augmentation des retenues contractuelles	1 527 824	1 746 233
+ (Diminution) des revenus reportés	(12 302)	(69 943)
+ Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	179 490	(63 148)
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	96 168 264	165 834 163
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES		
Produit de disposition d'immobilisation corporelle	30 447	-
Sorties de fonds relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(87 340 380)	(114 970 140)
Flux de trésorerie affecté aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(87 309 933)	(114 970 140)
Augmentation de la trésorerie	8 858 331	50 864 023
Trésorerie au début de l'exercice	65 137 984	14 273 961
Trésorerie à la fin de l'exercice	73 996 315	65 137 984

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 MARS 2016

1 POUVOIR ET ACTIVITÉS

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

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

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

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.

2 CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

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

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

TRANSFERTS GOUVERNEMENTAUX

Les paiements de transferts gouvernementaux sont comptabilisés comme produits lorsque le transfert est autorisé et que les critères d'admissibilité sont satisfaits, sauf dans la mesure où les stipulations entraînent une obligation qui satisfait à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés comme 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 entre 5 et 48 ans
- + Véhicules et équipements entre 3 et 10 ans

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

CONSTATATION DES REVENUS

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

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de la Société sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime). Il s'agit d'un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et la Société doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice financier. Aux termes des textes de loi en vigueur, la Société n'a pas 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 encourues.

INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société détermine, évalue et gère les risques financiers afin d'en minimiser l'incidence sur ses résultats et sa situation financière. Les risques financiers sont gérés conformément à des critères précis divulgués à la note 15. 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 puisse être faite, une provision est comptabilisée et une charge est enregistrée. Si la probabilité de l'événement n'est pas déterminable ou que le montant en cause ne peut pas être estimé raisonnablement, une éventualité est présentée dans les notes afférentes aux états financiers.

INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

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

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

DONNÉES BUDGÉTAIRES

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

3 DÉBITEURS

Les débiteurs sont constitués des éléments suivants :

	2016 \$	2015 \$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	13 823 590	14 301 889
Somme à recevoir du gouvernement du Québec	3 329 663	4 250 961
Refacturation de travaux à des partenaires d'affaires	6 250 297	4 766 603
Autres débiteurs	2 962 241	893 302
	26 365 791	24 212 755

4 CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

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

	2016 \$	2015 \$
Fournisseurs et frais cours	82 813 378	73 647 034
Salaire et charges sociales	1 444 409	1 405 111
	84 257 787	75 052 145

5 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

A) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de la Société participent au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation de base en vigueur à la fin de la période s'établissait à 9,05 % (8,15 % en 2015) pour les employés embauchés avant le 1^{er} janvier 2013 et à 7,86 % (7,05 % en 2015) pour les autres employés pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 1 364 172 \$ (1 188 859 \$ en 2015).

Le gouvernement est tenu par la loi de verser les prestations associées au Régime. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de services valides, multiplié par la moyenne des cinq meilleures années salariales consécutives. Les prestations sont coordonnées avec celles du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

B) AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET ABSENCES RÉMUNÉRÉES

La Société offrait à ses employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. La Société a mis fin à ce régime le 31 août 2012. Certains employés ont choisi que leur indemnité soit versée au moment de leur départ en fonction du salaire final, conséquemment, ces montants dus seront payés au moment de la cessation d'emploi à même les crédits parlementaires au moment du décaissement.

Les employés syndiqués accumulent des jours de congé de maladie non utilisés qui sont monnayables au moment de leur départ.

Ces deux régimes ne sont pas capitalisés, ils ne détiennent donc aucun actif. Pour calculer l'obligation pour les avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées, la Société utilise un taux de croissance de la rémunération entre 2 % et 2,5 % (2 % et 2,5 % en 2015), un taux d'actualisation de 2,15 % (1,99 % en 2015) et une probabilité de départ des employés de 15 % avant la période d'éligibilité à la retraite.

Pour les avantages postérieurs à l'emploi relatifs aux accidents de travail, la Société a reconnu une obligation totalisant 335 829 \$ (373 710 \$ en 2015). Pour calculer cet avantage postérieur à l'emploi, la Société utilise un taux de croissance de la rémunération entre 2 % et 2,5 % (2 % et 2,5 % en 2015) et un taux d'actualisation de 2,15 % (1,99 % en 2015) en fonction de l'espérance de vie moyenne de 80 ans comme hypothèse de fin du paiement de l'indemnité.

Le passif lié aux avantages postérieurs à l'emploi comprend les éléments suivants :

	2016 \$	2015 \$
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 421 784	1 161 439
Coût des services rendus au cours de l'exercice	282 406	447 434
Indemnités versées au cours de l'exercice	(416 149)	(187 089)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 288 041	1 421 784

6 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.

7 OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Périodiquement, la Société procède à un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classifier leur état environnemental afin de prioriser les interventions si requises. La Société compte un certain nombre de propriétés dont les sols sont contaminés au-delà des critères acceptables. Les propriétés concernées se situent sous le pont Jacques-Cartier et aux abords de l'autoroute Bonaventure. En ce qui a trait aux terrains sous le pont Jacques-Cartier, des contaminations des eaux et/ou du sol ont été

relevées dans le cadre d'exercice de classification, mais des travaux de suivis environnementaux et d'analyses plus poussées sont requis afin de déterminer si la nappe phréatique peut en être affectée et si un exercice de décontamination serait requis. Des travaux ont été entrepris au cours de l'exercice 2015-2016 à cet effet. Au 31 mars 2016, aucun constat final n'a été émis concernant les actions à poser le cas échéant. 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 31 mars 2016, le dossier environnemental prioritaire pour la Société demeure celui des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal. Ces terrains, gérés par la Société depuis 1978, sont situés sur une partie et à proximité d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La Société a effectué depuis 2003 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des eaux souterraines au-delà des critères acceptables. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral a privilégié le choix de solutions intégrées au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions : soit le secteur Est et le secteur Ouest.

A) SECTEUR EST

La Société est actuellement en appel de proposition pour la construction d'un système de confinement. Les montants constituant le passif lié à ce projet sont basés sur des estimations de firmes externes. Les principales caractéristiques et hypothèses relatives à ce projet sont les suivantes :

- + Le projet débutera à l'été 2016 par la construction d'un système de confinement, constitué d'un écran d'étanchéité et d'un système de captage.
- + L'exploitation du système débutera à l'hiver 2017.
- + Les opérations de récupération et de décontamination se maintiendront pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet sera au-delà de cette période, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- + Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

B) SECTEUR OUEST

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

- + Le projet débutera en 2016 par la construction d'une barrière hydraulique et de l'usine de traitement.
- + Les opérations de confinement débuteront en 2017 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet sera au-delà de cette période, 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 31 mars 2016	Secteur Est	Secteur Ouest
TAUX D'ACTUALISATION (NOTE 1):			
i) Exercices 2017 et 2018	2015	0,50 %	0,50 %
	2016	0,54 %	0,54 %
ii) À long terme	2015	1,99 %	1,99 %
	2016	2,00 %	2,00 %
TAUX INFLATION – IPCBNR (NOTE 2):			
Bâtiments non résidentiels	2015	3,21 %	3,21 %
	2016	3,17 %	3,17 %
Facteur de précision		+/-10 %	-
FOURCHETTE NON ACTUALISÉE ET INFLATIONNÉE:			
En 2015	Minimum	23 300 000 \$	12 100 000 \$
	Maximum	43 200 000 \$	12 100 000 \$
En 2016	Minimum	36 210 000 \$	12 752 000 \$
	Maximum	44 012 000 \$	12 752 000 \$
FOURCHETTE ACTUALISÉE ET INFLATIONNÉE:			
En 2015	Minimum	20 600 000 \$	10 500 000 \$
	Maximum	38 300 000 \$	10 500 000 \$
En 2016	Minimum	32 050 000 \$	11 120 000 \$
	Maximum	39 300 000 \$	11 120 000 \$
Provision Passif environnemental		32 050 000 \$	11 120 000 \$

Depuis 2016, aucune fourchette n'est à considérer pour l'obligation relative au secteur Ouest, celle-ci reposant sur les termes financiers du contrat adjudgé pour la réalisation de la solution de décontamination. Pour le secteur Est, la Société juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés.

En date du 31 mars 2016, la Société estime donc à un montant de 43 170 000 \$ (31 100 000 \$ en 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 31 mars 2016.

Note 1

Taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien

Note 2

Indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels

8 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains \$	Ponts et routes \$	Véhicules et équipements \$	Projets en voie de réalisation \$	Total \$
COÛT					
1 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	-	22 129 437	346 735	64 979 498	87 455 670
Aliénations	(1 640 746)	(72 732 742)	(165 534)	-	(74 539 022)
Transferts	-	23 655 223	-	(23 655 223)	-
31 mars 2016	5 250 117	517 495 453	4 653 085	154 011 374	681 410 029
AMORTISSEMENT ACCUMULÉ					
1 avril 2014	-	168 647 542	2 654 873	-	171 302 415
Amortissement	-	22 153 907	686 582	-	22 840 489
Aliénations	-	-	-	-	-
31 mars 2015	-	190 801 449	3 341 455	-	194 142 904
Amortissement	-	28 369 600	556 567	-	28 926 167
Aliénations	-	(43 683 080)	(157 541)	-	(43 840 621)
31 mars 2016	-	175 487 969	3 740 481	-	179 228 450
VALEUR COMPTABLE NETTE					
31 mars 2015	6 890 863	353 642 086	1 130 429	112 687 099	474 350 477
31 mars 2016	5 250 117	342 007 484	912 604	154 011 374	502 181 579

9 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 \$.

10 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.

11 PASSIFS ÉVENTUELS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES

- A)** Un permis a été octroyé à la Société pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir », contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la Société peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la Société devra enlever immédiatement ses installations, à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire, à défaut de quoi le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la Société, ou au choix du propriétaire. Celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis en date du 31 mars 2016. Comme la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- B)** La Société détient certaines structures érigées sur des terrains dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

12 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

A) SERVICES DE FONCTIONNEMENT

Le montant minimal à verser pour des services de police s'établit à approximativement 3 920 238 \$ par exercice (3 865 896 \$ au 31 mars 2015). L'entente en cours se termine le 30 juin 2017 et est renouvelable à son terme, à moins d'avis contraire d'une des parties.

B) FOURNISSEURS

La Société s'est engagée, principalement en vertu de travaux majeurs, d'approvisionnement et de services professionnels, à verser une somme de 238 228 000 \$ au cours des prochaines années (164 564 000 \$ d'ici 2019 en 2015). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2017	202 334 000 \$
2018	20 308 000 \$
2019	7 357 000 \$
2020 et suivante	8 229 000 \$

C) BAUX

La Société s'est engagée, en vertu de baux pour la location de locaux et d'équipement, à verser 5 308 993 \$ d'ici l'exercice 2021-2022 (1 988 218 \$ d'ici 2020 en 2015). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2017	1 173 072 \$
2018	1 154 120 \$
2019	967 974 \$
2020	891 033 \$
2021 et suivante	1 122 794 \$

13 OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée, par voie de propriété commune, à tous les organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces opérations sont évaluées à leur juste valeur.

Aux cours de l'exercice, une transaction hors du cours normal des affaires de la Société a eu lieu avec des apparentés.

Le 1^{er} avril, la Société a procédé à la cession d'une partie de ces actifs. Les actifs transférés sont ceux visés par le décret 2015-2017 émis le 19 février 2015. Ils constituent la totalité des structures de l'autoroute 15, ainsi qu'une partie des terrains et structures du pont Champlain. La cession a été effectuée sans contrepartie au profit du Conseil privé de la Reine pour le Canada.

La valeur nette des actifs cédés représente 30 690 408 \$. Une perte équivalente a été constatée à l'état des résultats de l'exercice.

14 CHARGES SELON LEUR OBJET

	2016	2015
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	128 960 466	109 281 950
Obligations environnementales	12 913 231	(4 443 210)
Amortissement des immobilisations corporelles	28 926 167	22 840 489
Salaires et avantages sociaux	16 068 317	14 356 085
Services professionnels	8 639 042	6 763 812
Biens et services	4 751 041	4 874 518
Perte sur cession d'actif	30 690 408	-
Total des charges	230 948 672	153 673 644

15 INSTRUMENTS FINANCIERS

A) JUSTE VALEUR

La valeur comptable des instruments financiers de la Société équivaut approximativement à leur juste valeur.

B) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit s'entend du risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société est exposée au risque de crédit pour ce qui est de sa trésorerie et des débiteurs. La Société gère ce risque en traitant principalement avec le gouvernement et en surveillant de près l'attribution de crédit et le recouvrement en ce qui concerne les clients commerciaux. En règle générale, la valeur comptable présentée dans l'État de la situation financière de la Société en ce qui a trait à ses actifs financiers exposés au risque de crédit, représente le montant maximal exposé au risque de crédit. Le risque de crédit de la Société n'est pas un risque important.

Le risque de crédit associé à la trésorerie est minimal puisqu'elle est composée d'encaisse et que la Société traite uniquement avec des institutions financières de renom qui sont membres de l'Association canadienne des paiements.

Le risque de crédit associé aux débiteurs est minimal puisque la majorité des débiteurs sont à recevoir du gouvernement du Canada. Au 31 mars 2016, les montants à recevoir des gouvernements du Canada et du Québec représentaient 64 % du montant total exigible (76,6 % en 2015) et les autres débiteurs ne présentaient aucun solde en souffrance (aucun en 2015).

Le niveau de risque de crédit et les procédures mises en place pour mitiger ce risque sont similaires à ceux de l'exercice précédent.

C) RISQUE DE LIQUIDITÉ

Le risque de liquidité s'entend du risque que la Société ne soit pas en mesure de respecter ses obligations à leur échéance. La Société gère le risque en établissant des budgets et des estimations détaillées de la trésorerie associées à ses activités, et en assurant un suivi régulier. Le risque de liquidité est faible étant donné que la Société est financée en majeure partie par le gouvernement du Canada.

Les échéances des passifs financiers de la Société sont les suivantes, selon les estimations :

	2016	2015
	\$	\$
MOINS DE 90 JOURS		
Créditeurs et charges à payer	84 257 787	75 052 145
Retenues contractuelles	4 032 569	3 698 487
Sous-total	88 290 356	78 750 632
90 JOURS À UN AN		
Retenues contractuelles	7 464 661	5 431 725
PLUS D'UN AN		
Retenues contractuelles	1 313 338	2 152 532
Total	97 068 355	86 334 889

Le niveau de risque de liquidité et les procédures mises en place pour mitiger ce risque sont similaires à ceux de l'exercice précédent.

D) RISQUE DE MARCHÉ

Le risque de marché s'entend du risque qu'il y ait un impact sur les résultats suite à un changement dans les conditions du marché, par exemple une fluctuation dans les taux de change des devises étrangères et des taux d'intérêt. La Société est exposée au risque de taux d'intérêt sur ses liquidités. Pour réduire ce risque au minimum, la Société doit, conformément à sa politique de placement, investir son fonds de roulement excédentaire dans des instruments très liquides et à faible risque. Si les taux d'intérêt avaient varié de 1% au cours de l'exercice, le revenu d'intérêts sur la trésorerie aurait varié d'environ 687 710 \$ (405 818 \$ en 2015).

Le niveau de risque pour le taux d'intérêt ainsi que les procédures mises en place pour mitiger ce risque sont similaires à ceux de l'exercice précédent.

La Société n'est pas exposée au risque de change puisqu'elle n'effectue aucune transaction en devise étrangère.



ANNEXE A

LISTE DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

ADMINISTRATEURS

Dominique Bouchard
Glen P. Carlin
Denise Hébert
Paul T. Kefalas
Serge Martel
Guy Martin

DIRIGEANTS

Paul T. Kefalas, Président
M^e Serge Martel, Président adjoint
M^e John Papagiannis, Secrétaire corporatif
par intérim
Glen P. Carlin, Premier dirigeant
M^e Sylvie Lefebvre, Avocate-conseil
Claude Lachance, Trésorier

COMITÉ D'AUDIT

Denise Hébert, Présidente
Serge Martel
Guy Martin

COMITÉ DE GOUVERNANCE

Paul T. Kefalas, Président
Denise Hébert
Serge Martel
Guy Martin

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Denise Hébert, Présidente
Serge Martel
Guy Martin

COMITÉ DE RISQUES – STRUCTURES

Guy Martin, Président
Denise Hébert
Serge Martel

COMITÉ DE RISQUES – PROJETS CHAMPLAIN

Serge Martel, Président
Denise Hébert
Guy Martin
Paul T. Kefalas, Observateur

COMITÉ TI ET GESTION DU CHANGEMENT

Serge Martel, Président
Paul T. Kefalas, Observateur

COMITÉ D'EXPERTS – PONT CHAMPLAIN

Serge Martel, Président
Guy Martin
Denise Hébert, Observatrice
Paul T. Kefalas, Observateur

ANNEXE B

LISTE D'ABRÉVIATIONS

- CII** Centre d'innovation en infrastructures
- CNPC** Corridor du nouveau pont Champlain
- INFC** Infrastructure Canada
- LGFP** *Loi sur la gestion des finances publiques*
- MTMDET** Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec
- NCCSP** Normes comptables canadiennes pour le secteur public
- PJCCI** Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée