



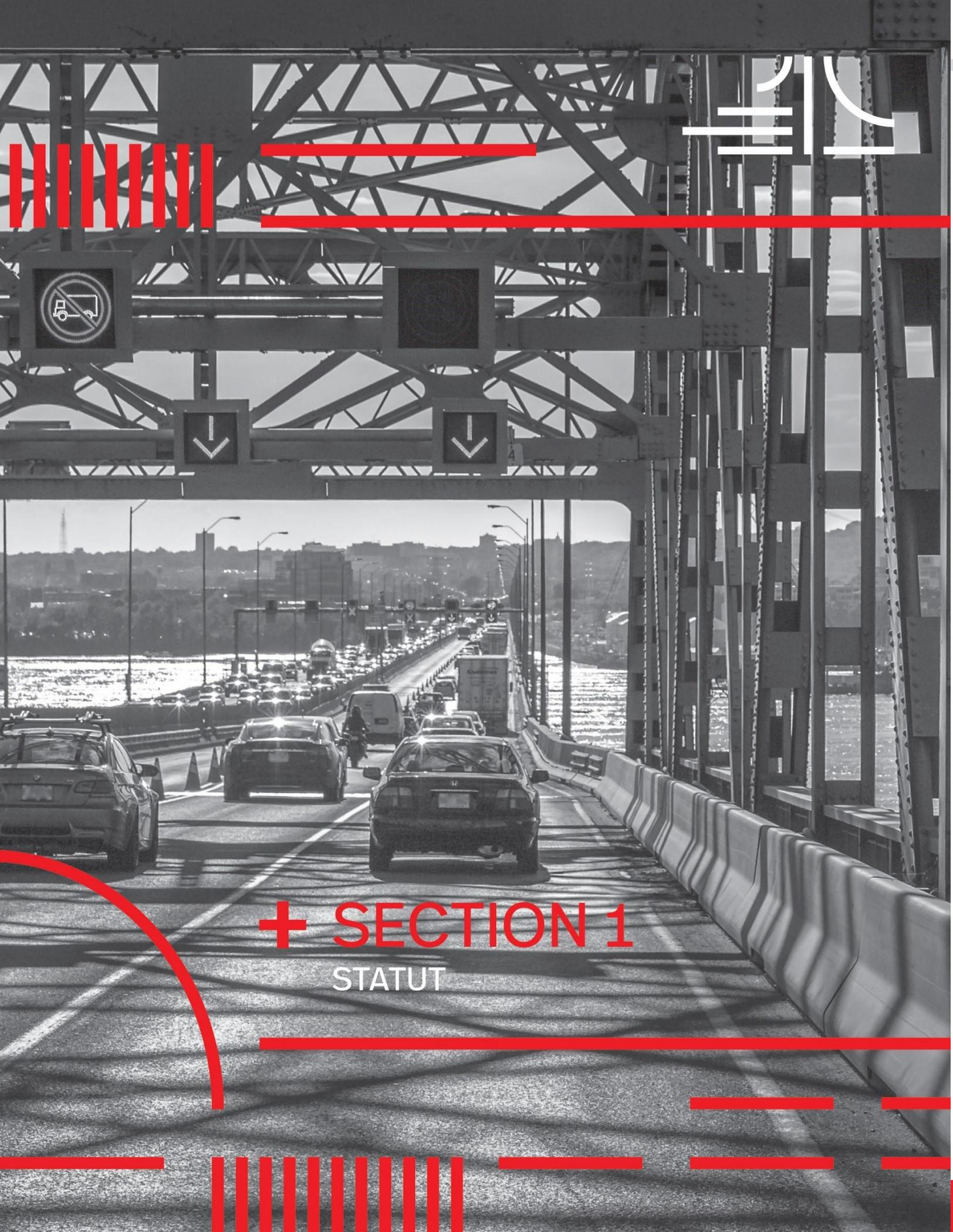
RAPPORT FINANCIER
TRIMESTRIEL

1^{er} TRIMESTRE (T1)

Pour les trois mois terminés au 30 juin 2018

TABLE DES MATIÈRES

1. STATUT	4
1.1 MANDAT.....	4
1.2 MISSION, VISION ET VALEURS.....	4
1.3 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT.....	5
1.4 DIRECTION RECHERCHE ET APPLICATIONS.....	5
2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2018-2019	9
2.1 SOMMAIRE.....	10
2.2 PERSPECTIVES.....	10
3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS	12
3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS.....	12
3.2 FLUX DE TRÉSORERIE.....	14
3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES.....	14
3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS.....	24
4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI	26
4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	26
4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	27
4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2018.....	28
4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2018.....	29
4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2018.....	30
4.6 NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES.....	31



+ SECTION 1
STATUT

1. STATUT

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

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

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

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

1.1 MANDAT

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

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

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

1.2 MISSION, VISION ET VALEURS

Notre mission

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

Notre vision

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

Nos valeurs

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

1.3 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT

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

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

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

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

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

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

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

1.4 DIRECTION RECHERCHE ET APPLICATIONS

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

Le 29 juin 2018, le Centre d'innovation en infrastructures est devenu la Direction Recherche et applications (DRA). Cette nouvelle appellation décrit bien le rôle de cette direction qui est dédiée à la recherche appliquée sur les structures de PJCCI.

La DRA supporte en effet PJCCI dans le développement et l'intégration de solutions novatrices en termes de techniques et de matériaux de construction novateurs en s'appuyant sur une expertise pointue et sur des stratégies globales et durables en lien avec la gestion et l'entretien d'infrastructures majeures dans le but de prolonger leur durée de vie utile.

Les travaux

Au cours du premier trimestre du présent exercice, les activités de la DRA ont continué à progresser. Ainsi, les projets en cours de réalisation se déclinent en deux (2) volets.

1. Projets de recherche appliquée

Deux (2) projets de recherche menés en collaboration avec l'École Polytechnique de Montréal; l'un relatif au renforcement de poutres de ponts par collage de polymères renforcés de fibres (PRF) et l'autre relatif à l'usage de bétons fibrés à ultra-haute performance (BFUP) également pour le renforcement de poutres de ponts sont terminés. D'autre part, le projet relatif aux éléments métalliques particuliers de la portée principale du pont Jacques-Cartier se poursuit avec une phase d'analyse approfondie, réalisée par un groupe de recherche élargi sous quatre (4) thématiques distinctes.

De plus, en collaboration avec l'Université Laval, un projet de recherche sur le suivi environnemental de la mise en lumière du pont Jacques-Cartier se poursuit et le rapport d'étude de la phase 3 relatif au volet humain a été émis tel que prévu. Ce projet représente un référentiel de qualité sur le suivi des impacts d'illumination d'ouvrages majeurs tels que les grands ponts.

En collaboration avec l'Université McGill, le projet de recherche visant le développement d'une méthode expérimentale pour l'évaluation du comportement des chevêtres de ponts est au stade final, les tests sur spécimens ont été réalisés et l'analyse des résultats est en cours.

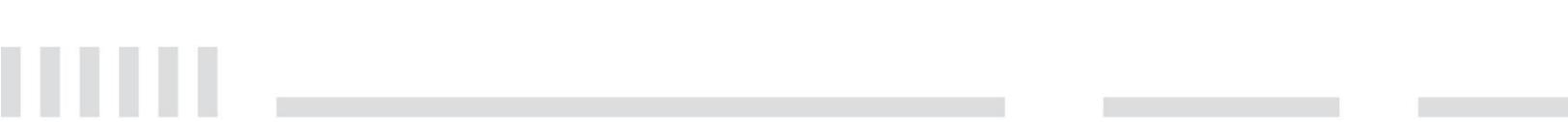
Les études d'évaluation de la performance sismique et l'étude d'un avant-projet de réhabilitation parasismique du pont Jacques-Cartier et du pont Clément sont en voie d'être complétées conformément à l'échéancier.

Trois (3) études internes sont en cours sur les opportunités de prolongation de durée de vie du pont Jacques-Cartier, sur l'amélioration des systèmes de protection des structures et sur les alternatives aux sels de déglacage. Les résultats préliminaires de l'étude portant sur les alternatives aux sels de déglacage sont en cours de compilation. L'étude économique des retombées potentielles des alternatives est en cours et un projet pilote est prévu pour les deux (2) prochains hivers.

2. Applications et transfert de connaissances

En collaboration avec diverses parties prenantes internes et de l'industrie et notamment avec les experts universitaires, les premiers résultats des projets de recherche sur le BFUP réalisés par la DRA sont en cours d'intégration dans des projets pilotes et se poursuivront dans la prochaine saison des travaux. À cet effet, un programme de transfert de connaissances a été mis en place pour l'ensemble des parties prenantes.

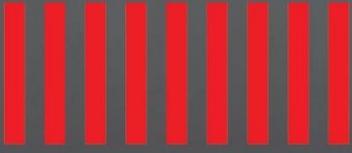
Le contrat relatif à l'étude en soufflerie de la capacité portante de la travée principale du pont Jacques-Cartier est terminé. Les résultats de cette étude seront intégrés dans la conception des réfections futures et des économies importantes sont prévues être réalisées grâce à ces résultats.



Pour consolider son apport et enrichir les opportunités d'innovation et d'application des innovations, la DRA travaille au développement d'un réseau de collaboration avec les entités publiques et de groupes spécialisés en recherche, notamment le Conseil national de recherche du Canada (CNRC). La DRA travaille également au développement d'un réseau d'échange d'expériences avec les propriétaires d'infrastructures publiques telles que Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC).

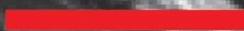
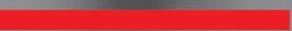
Les outils et mécanismes de collaboration favorisant l'innovation ont été identifiés et sont graduellement mis en place pour assurer une meilleure intégration de l'innovation. Une planification intégrée des projets de recherche et développement avec les projets de gestion d'actifs est en cours.





+ SECTION 2

RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2018-2019



2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2018-2019

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la LGFP et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Il présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 30 juin 2018 (T1). Il doit être lu conjointement avec les états financiers non audités intérimaires et les notes afférentes que renferme le présent document, ainsi qu'avec les états financiers audités annuels et les notes justificatives inclus au rapport annuel de 2017-2018 de PJCCI.

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

Conformément au décret C.P. 2015-1112 et à l'article 89 de la LGFP, le tableau suivant rend compte des frais de déplacements, d'accueil et de conférences du 1^{er} trimestre de l'exercice financier 2018-2019 :

<i>(En milliers de dollars)</i>	3 mois Trimestre 1 - 30 juin 2018	3 mois Trimestre 1 - 30 juin 2017
Déplacements	10,0	12,5
Accueil	2,9	3,4
Conférences	23,1	23,4
TOTAL	36,0	39,3

2.1 SOMMAIRE

PJCCI déclare un excédent de 0,9 M\$ pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2018 (16,8 M\$ — 2017). Le déficit avant le financement public était de 45,0 M\$ au 30 juin 2018 (33,7 M\$ — 2017).

Pour l'exercice en cours, les produits totaux cumulés ont été de 0,4 M\$ (0,3 M\$ — 2017). Les produits sont, dans leur ensemble, demeurés stables.

Au cours de la même période, la dette nette a augmenté de 1,1 M\$ pour atteindre un total de 23,7 M\$. Les actifs financiers ont diminué de 7,8 M\$. La variation est liée au niveau de réalisation des activités d'investissement.

Les acquisitions d'immobilisations ont atteint durant le premier trimestre de l'exercice en cours 10,5 M\$ (19,9 M\$ — 2017). Elles consistent essentiellement en des dépenses de 6,3 M\$ pour le pont Honoré-Mercier, de 3,2 M\$ pour le pont Jacques-Cartier et de 0,9 M\$ pour l'estacade du pont Champlain.

2.2 PERSPECTIVES

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

Les travaux d'entretien et de réfection à venir sont encore importants :

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

PJCCI est fière de son effectif dont la force réside dans son engagement absolu envers l'atteinte de son résultat stratégique. Le financement jusqu'en 2018-2019, fourni par le gouvernement permet de maintenir des infrastructures qui jouent un rôle primordial pour la mobilité, la population et l'économie.



JacquesCartierChamplain.ca

CANADA 150

FIER DE CÉLÉBRER
PROUD TO CELEBRATE

#CANADA150

+ SECTION 3

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS

3.1.1 État de la situation financière

Actifs financiers

Au cours des trois (3) mois terminés le 30 juin 2018, les actifs financiers totaux ont diminué de 7,8 M\$ pour atteindre 64,7 M\$ comparativement à 72,5 M\$ au 31 mars 2018. Comme au cours des exercices précédents, un facteur déterminant de la variation des actifs financiers est la date de réception des crédits fédéraux qui comprennent le financement pour les grands projets d'investissement et les charges d'exploitation.

La situation de trésorerie nette de PJCCI a diminué de 20,2 M\$ au cours du T1 pour atteindre un montant de 40,3 M\$ au 30 juin 2018 (60,5 M\$ au 31 mars 2018). Cette diminution au cours du trimestre est notamment attribuable à un paiement des crédateurs.

Passif

Les crédateurs et charges à payer ont diminué de 5,5 M\$ passant de 57,6 M\$ au 31 mars 2018 à 52,2 M\$ au 30 juin 2018. Cette diminution est attribuable en grande partie à la variation des activités des différents chantiers en cours.

Pour mener à bien ses grands projets, PJCCI a conclu des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie du paiement jusqu'à l'achèvement de certains travaux et des garanties contractuelles dans le respect des exigences d'exécution. Ces retenues de garantie ont diminué de 2,1 M\$ pour atteindre 10,1 M\$ au 30 juin 2018 (12,2 M\$ au 31 mars 2018). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

Au cours du dernier trimestre, PJCCI a revu les hypothèses sous-jacentes aux obligations environnementales. Une augmentation du passif lié à la révision des hypothèses de 2,0 M\$ a été constatée. De plus, les travaux prévus aux secteurs Ouest et Est de l'autoroute Bonaventure ont engendré des dépenses de l'ordre de 0,3 M\$, qui viennent réduire d'autant le passif environnemental. Suite à ces imputations et révisions, les obligations environnementales ont augmenté de 1,0 M\$ pour atteindre 25,4 M\$ au 30 juin 2018 (24,4 M\$ au 31 mars 2018).

Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles ont augmenté de 2,0 M\$ pour atteindre un total de 583,3 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2018 (581,3 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations bruts de 10,5 M\$ moins des charges d'amortissement de 8,5 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont notamment ceux du pont Honoré-Mercier (3,2 M\$), du pont Jacques-Cartier (6,3 M\$) et de l'estacade du pont Champlain (0,9 M\$).

Les charges payées d'avance au cours de la période ont augmenté de 0,1 M\$. Cette augmentation est due notamment au paiement de dépenses qui seront encourues ultérieurement.

Financement du gouvernement

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

(en milliers de dollars)	Premier trimestre	
	2018-2019	2017-2018
Financement public pour les charges d'exploitation	35 347	30 601
Financement public pour les immobilisations corporelles	10 545	19 901
TOTAL	45 892	50 502

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

3.1.2 Charges

Entretien

Les charges d'entretien au cours du premier trimestre représentent 87,1 % (81,3 % — T1 2017) des charges totales du trimestre.

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2018, les charges d'entretien, incluant l'amortissement, totalisent 39,5 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- + 1,7 M\$ de travaux pour le pont de contournement de l'Île des Sœurs;
- + 3,6 M\$ de travaux pour le pont Honoré-Mercier;
- + 18,1 M\$ de travaux pour le pont Champlain;
- + 7,1 M\$ de travaux pour le pont Jacques-Cartier;
- + 1,2 M\$ de travaux pour l'autoroute Bonaventure;
- + 0,9 M\$ de travaux pour le tunnel de Melocheville;
- + 2,1 M\$ de travaux pour l'estacade du pont Champlain;
- + 3,4 M\$ de salaires et avantages sociaux;
- + 1,4 M\$ de travaux pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges de fonctionnement des trois (3) premiers mois ont été de 0,7 M\$ (0,7 M\$ — T1 2017). Ces chiffres représentent 1,7 % des charges totales (2,2 % — T1 2017).

Administration

Les charges administratives des trois (3) premiers mois s'élèvent à 3,7 M\$ et représentent une diminution de 0,2 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent (3,9 M\$ — T1 2017). Au cours du premier trimestre, les charges administratives ont représenté 6,7 % des charges totales (incluant les acquisitions d'immobilisations). L'objectif de la Société est un maximum de 6 %. Notons que les charges administratives sont relativement stables.

La variation du pourcentage qu'elles représentent par rapport aux charges totales est directement liée à la diminution des dépenses d'entretien majeur.

3.2 FLUX DE TRÉSORERIE

Par rapport au 31 mars 2018, le solde de l'encaisse a diminué de 20,2 M\$ pour atteindre un montant de 40,3 M\$ (60,5 M\$ au 31 mars 2018).

3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

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

3.3.1. Sécurité et pérennité des infrastructures

La priorité de PJCCI est d'assurer la sécurité constante de toutes ses structures. L'âge des infrastructures gérées par PJCCI et le financement pour en assurer l'entretien et la réfection sont des risques réels auxquels la Société doit veiller afin d'assurer la sécurité de ses infrastructures, ainsi que celle des usagers.

Les ponts et autres ouvrages gérés par la Société sont âgés et exposés depuis des années à une circulation lourde, à des conditions climatiques rigoureuses et à l'utilisation abondante de sels de voirie. Ces structures devront faire l'objet de travaux importants au cours des prochaines années, en plus des travaux majeurs terminés ou en cours. La congestion sur tous les ponts de la Rive-Sud de Montréal constitue un élément majeur dans la planification des travaux, puisqu'il devient difficile de procéder à des travaux majeurs aux périodes de pointe de plus en plus longues, ce qui a un impact direct sur la planification, la réalisation et le coût des réparations. Des travaux majeurs de réfection sont planifiés ou en cours sur toutes les structures afin de maintenir les actifs dans un état acceptable pour assurer la sécurité des usagers et la pérennité des structures. Les inspections, les études de capacité portante et la planification à long terme ainsi que la communication et le partage d'informations sur les enjeux se poursuivent en permanence afin de mitiger les risques liés aux infrastructures.

3.3.2. Financement durable

Dans ses décisions, PJCCI doit constamment considérer la meilleure façon d'utiliser les ressources disponibles pour protéger les actifs qu'elle gère et réaliser sa mission d'assurer un passage sécuritaire sur ses structures.

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

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure (Secteurs Est et Ouest), PJCCI a reçu du financement dans le Budget 2018 pour les cinq (5) années subséquentes. PJCCI a également reçu du financement du Plan d'Action

pour les sites contaminés fédéraux (PASCf), qui a été renouvelé en février 2016 pour une période de quatre (4) ans avec le PASCf3. Le PASCf ne permet que des projets d'une durée maximale de quatre (4) ans. Cela représente un véritable défi puisque les projets concernant les eaux souterraines contaminées nécessitent un plan d'action à long terme. Malgré le financement reçu pour les années 2018-2019 à 2022-2023, et les fonds du PASCf, le besoin d'un financement à long terme sur une période de quinze (15) ans (calculé à partir de 2016-2017) est donc impératif.

3.3.3. Gestion des ressources humaines

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

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

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

À l'automne 2017, PJCCI a réalisé un deuxième diagnostic organisationnel par le biais d'un sondage sur l'engagement auprès de l'ensemble des employés. Au cours du dernier trimestre, afin de poursuivre ces efforts, la Société a réalisé des plans d'action par secteur afin de mesurer les avancements.

La prévention de la santé mentale au travail prend une place de plus en plus importante au sein de l'organisation. La démarche triennale de santé et mieux-être 2017-2020 a été approuvée et un plan de mise en oeuvre est en cours de développement.

PJCCI a également débuté le développement d'un programme sur la diversité en milieu de travail. Un sondage a été réalisé auprès des employés qui permettra l'élaboration et le déploiement d'un plan de mise en oeuvre sur plusieurs années.

3.3.4. Technologies de l'information (TI)

Les deux (2) premières phases du projet d'implantation de la gestion électronique de documents (GED) ont été complétées en début 2018. La première phase consistait à la mise en place d'un nouvel Intranet pour la publication de documents internes tels que les politiques, informations opérationnelles et administratives, organigrammes et tableaux de bord corporatifs à l'intention des employés de l'organisation. La deuxième phase, l'outil OneDrive pour la conservation des documents de travail, a également été déployée, pour lequel l'ensemble des employés a été formé.

Quant à la sécurité informatique, les résultats des tests d'intrusion ainsi que les recommandations pour la mise en place de correctifs potentiels et de bonnes pratiques seront présentés au prochain trimestre.

Un exercice annuel de vérification sera également planifié pour assurer le maintien d'un niveau de sécurité optimal au niveau des architectures logicielle et matérielle.

Finalement, le développement d'une plateforme Web pour la gestion des Demandes de paiement périodiques a également débuté, pour un déploiement progressif au cours de l'année 2018-2019. Cette nouvelle plateforme représentera une amélioration importante au niveau des processus de validation des paiements liés aux contrats majeurs qu'administre la Société.

3.3.5. Santé et sécurité (SST)

Dans le cadre de l'initiative en santé et sécurité au travail (SST) et en lien avec les orientations stratégiques 2017-2020, le service SST poursuit la mise à jour du programme de prévention des risques professionnels. Ce programme doit permettre la mise en place de critères pour développer les conditions permettant à PJCCI de progresser vers une culture intégrée de la SST au sein de la Société.

Au cours du premier trimestre 2018-2019, le service SST a élaboré et fait adopter une nouvelle politique en santé et sécurité au travail. L'emphase a été mise sur l'ergonomie et l'évaluation des postes de travail visés a été complétée. L'ébauche d'un programme de prévention spécifique aux risques ergonomiques a également été préparée.

D'autre part, les principales réalisations du premier trimestre sont notamment :

- + L'adoption, par le Conseil d'administration, de la politique N° 32 sur la santé et la sécurité au travail;
- + Le déploiement d'un nouveau volet SST pour la formation d'accueil des nouveaux employés;
- + Le déploiement d'un registre maître afin de faciliter la mise à jour et d'améliorer la qualité des données compilées pour l'ensemble des accidents et incidents survenus dans le cadre des contrats octroyés;
- + La mise sur pied d'un comité de travail sur la santé et le mieux-être au travail, en collaboration avec le service des Ressources humaines, qui s'intègre dans les démarches de la Société afin d'offrir un milieu de travail sain et sécuritaire à tous ses employés.

Cette collaboration des intervenants des différents services facilite l'adhésion à l'objectif ultime de « Zéro Blessure par Choix » et répond aux objectifs fixés par PJCCI. Cette philosophie s'intègre également de façon logique et naturelle dans l'approche de développement durable de la Société.

Avec la participation des membres du comité local en SST, l'équipe SST est à redéfinir et à clarifier les attentes spécifiques et les façons de faire associées à la gestion des risques majeurs, autant pour ses employés que pour tous les intervenants sur ses lieux de travail.

3.3.6. Obligations environnementales

PJCCI participe au PASCF, administré par Environnement et changement climatique Canada, pour la mise en place des mesures d'atténuation afin de contenir et traiter les eaux souterraines contaminées des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest) à Montréal en bordure du fleuve St-Laurent. Le projet Solution Bonaventure visant la gestion environnementale des eaux souterraines a ainsi été lancé à l'été 2016.

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

L'évaluation des besoins financiers dans le cadre du PASCIF IV (2020-2021 à 2024-2025) a été réalisée au cours du 1^{er} trimestre.

En ce qui a trait au secteur Est du projet, les travaux de construction du mur de confinement des hydrocarbures ont été complétés à l'automne 2017. L'appel d'offres pour l'exploitation du système a été lancé au 1^{er} trimestre et les négociations ont débuté afin que le programme d'exploitation puisse débuter au cours du deuxième trimestre 2018-2019. Pour sa part, l'exploitation du système de confinement et de traitement du secteur Ouest se poursuit et fait l'objet d'un partenariat avec le gouvernement du Québec (ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)). Le service Environnement en assure la gestion.

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

- la caractérisation exhaustive de la section 10 de l'autoroute Bonaventure;
- la gestion des eaux d'infiltration du tunnel de Melocheville;
- mesures de mitigations pour les hirondelles à front blanc;
- la valorisation des terrains en friche; et
- l'évaluation de la résilience aux changements climatiques.

La gestion de l'avifaune, perfectionnée depuis plus de 10 ans, s'avère efficace. Au 1^{er} trimestre, des couples de faucons ont niché dans les nichoirs des ponts Honoré-Mercier et Champlain et huit fauconneaux ont vu le jour, le tout sans aucun conflit avec les travaux majeurs de réfection de ces structures.

La rédaction du premier rapport intégré de développement durable a été complétée au 1^{er} trimestre. Le développement d'un outil interne d'aide à la décision a débuté au premier trimestre, outil visant à mettre en place d'une manière systémique et répétable un processus d'intégration du développement durable aux divers projets et investissements de la Société.

3.3.7. Gestion des actifs

Au premier trimestre de 2018-2019, le travail en gestion d'actifs a consisté à revoir le plan stratégique de PJCCI en vue de la production du plan d'entreprise 2019-2024. À cette fin, des fiches de projets détaillées sont en révision par l'équipe planification afin de les bonifier avec toute nouvelle information permettant de raffiner les besoins et les prévisions reliés à la planification des travaux futurs. De nouvelles informations, notamment quant aux contraintes et opportunités, aux hypothèses de travail, aux scénarios de gestion de la circulation, à la portée des avant-projets requis, à l'évaluation des besoins R3E (Rapport d'évaluation des effets environnementaux) et au plan de main-d'œuvre, ont été ajoutées aux fiches afin de bien définir les livrables attendus du projet une fois pris en charge par l'équipe projet.

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

Finalement, dans la structure actuelle de l'équipe de gestion d'actifs, il a été décidé de créer une unité dédiée à l'information d'actifs. L'objectif de ce groupe sera d'assurer de façon continue la mise à jour des données propres aux ouvrages et de voir à combiner et traiter ces informations pour l'ensemble de l'organisation. Une optimisation de l'utilisation et de l'exploitation des données est également un objectif à atteindre, notamment entre les équipes terrains et les équipes de planification, d'inspection et de projets. Ce groupe devrait être en place d'ici la fin de l'année en cours.

3.3.8. Grands projets

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

Pont Jacques-Cartier

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

- + L'octroi de deux (2) nouveaux contrats, côté Montréal et côté Longueuil, pour des travaux de réfection des tours d'acier et le renforcement de la structure d'acier. La réalisation de travaux similaires dans le passé a permis de mieux connaître et mitiger les difficultés reliées à des travaux se déroulant dans un environnement urbain avec des résidences à proximité. Des mesures novatrices ont été mises en place pour diminuer les bruits générés par les travaux sur l'acier, dont l'enlèvement de rivets et le boulonnage, dans le but de réduire le plus possible les désagréments découlant des travaux;
- + Le projet visant l'illumination du pont Jacques-Cartier, réalisé en collaboration avec la Société des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal et le Secrétariat fédéral Canada 150, est actuellement en phase de fermeture administrative des contrats. Le transfert a été effectué à l'équipe Opérations et entretien et un contrat de support est en cours de négociation;
- + Des travaux visant la stabilisation de talus à l'approche Sud-Est du pont Jacques-Cartier ont été complétés en avance sur l'échéancier prévu et les déficiences ont été corrigées au premier trimestre de l'année 2018-2019. Ces travaux permettront de maintenir une capacité fonctionnelle de l'approche Sud du pont Jacques-Cartier à long terme et ont permis par ailleurs de réaménager le trottoir au-dessus du talus et de modifier l'escalier au niveau de la culée afin d'améliorer l'offre aux piétons, le tout en coordination avec la Ville de Longueuil. Une attention particulière a été portée à l'aménagement paysager du talus ainsi qu'à l'architecture de l'escalier attenant au stationnement exploité par la Ville de Longueuil. Cet escalier a d'ailleurs été inauguré le 27 juin 2018 en présence de la députée fédérale, madame Sherry Romanado et M. Glen P. Carlin;
- + PJCCI a terminé les travaux de réfection des viaducs C et D, permettant l'accès au pont via la Ville de Longueuil. Ces travaux de réfection de béton ont nécessité la réalisation de trois (3) blitz de travaux dans le but de minimiser l'impact sur les citoyens et les usagers. Ces travaux ont été complétés avec un (1) mois d'avance sur l'échéancier initial;
- + Considérant la demande de maintenir la piste cyclable en exploitation durant l'hiver, une étude d'avant-projet a été lancée au cours du deuxième trimestre de 2017-2018 afin d'étudier les mesures à mettre en place pour y répondre de manière sécuritaire. La Société s'est adjoint les services d'un consultant afin de documenter et analyser un projet pilote d'entretien hivernal de la piste par méthodes conventionnelles et systèmes de chauffage. Les conclusions préliminaires ont été présentées à PJCCI, mais des études plus

approfondies sur les systèmes chauffants ont dû être réalisées. Le rapport final devrait être déposé au second trimestre de 2018-2019;

- + Durant le premier trimestre, la phase d'ingénierie du projet de réfection d'éléments d'acier et de peinture de la zone d'éclaboussure et du dessous du tablier de la section 7 s'est poursuivie. Un premier contrat de construction qui consiste à effectuer la réfection de la peinture sur une partie de la section 7 côté Montréal est prévu débuter à la fin du deuxième trimestre. Un deuxième contrat de construction devrait débuter au troisième trimestre et consistera à la réfection d'éléments d'acier et au peinture de la zone entre les piles 23 et 24;
- + Un nouveau projet a été lancé pendant le deuxième trimestre de 2017-2018, lequel couvrira deux (2) volets, soit le planage et le pavage sur la totalité du pont et ses approches en 2019-2020 ainsi que la gestion de l'eau drainée et l'aménagement des terrains sous la section 8 du pont en 2020-2021. Ces travaux permettront d'assurer l'intégrité de la membrane d'étanchéité existante du tablier et des joints de dilatation. Ils permettront également une mise aux normes environnementales quant à la gestion des eaux drainées sous le pont en plus de mettre en valeur les terrains par l'aménagement d'un parc linéaire sous et à proximité du pont à Montréal. Le contrat de services professionnels de conception a été adjugé au début du premier trimestre de 2018-2019;
- + Un autre projet consiste en la construction d'un nouveau bâtiment combinant des espaces administratifs et de garage pour l'équipe Opérations et entretien de la Société et l'amélioration de la cour adjacente. Considérant les études qui ont démontré la vétusté des bâtiments actuels, une étude d'avant-projet a été effectuée afin d'analyser les différents scénarios. La solution optimale retenue consiste à construire un nouveau bâtiment combinant garages et bureaux. Compte tenu de la nature du projet, la Société avait prévu se doter des services d'une firme spécialisée en architecture au début du premier trimestre de 2018-2019, afin de procéder à la conception du bâtiment. Dû à un léger retard, ce contrat devrait être adjugé au cours du second trimestre;
- + Un projet confirmant la position de la Société en tant que leader dans la gestion de la mobilité est démarré. Le projet inclut la construction d'une boucle de fibres optiques afin d'assurer la redondance du réseau actuel, la création et l'intégration d'un système intelligent de gestion de la circulation (SIGC) ainsi qu'une bonification des systèmes de comptage véhiculaire sur l'ensemble du réseau de PJCCI. La conception s'est poursuivie lors du premier trimestre de 2018-2019 pour les volets boucles de comptage et fibres optiques. Le prochain jalon significatif dans le cadre du projet sera l'adjudication au second trimestre de 2018-2019 du contrat de construction relatif au réseau de fibres optiques;
- + Une étude d'avant-projet a été lancée au cours du troisième trimestre 2017-2018 en vue de développer le pavillon de l'île Sainte-Hélène et des terrains avoisinants. Le projet vise principalement à assurer la pérennité du pavillon et revoir la vocation de ce bâtiment d'importance afin de le mettre en valeur. Un appel de propositions a été lancé au premier trimestre de 2018-2019 afin de s'adjoindre les services d'un consultant pour mener à terme l'étude d'avant-projet détaillée. Ce contrat devrait être adjugé au second trimestre.

Pont Honoré-Mercier

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

Des travaux de réfection de piles ont débuté et se poursuivront sur plusieurs années. Au cours de l'année 2017-2018, la réfection de deux (2) piles a été effectuée tandis que les travaux sur trois (3) autres piles ont débuté. Un total de six (6) piles est prévu être complété au troisième trimestre 2018-2019. Un nouveau contrat pour la réfection de deux (2) piles est prévu démarrer au cours du troisième trimestre afin d'être complété au quatrième trimestre.

Des travaux de peinture ont démarré au cours de 2017-2018 et se poursuivront également sur plusieurs années. Quatre (4) travées sont prévues être complétées en 2018-2019.

Un premier lot de remplacement des passerelles d'inspection qui avait débuté au quatrième trimestre 2017-2018 a été complété au premier trimestre 2018-2019. La conception du deuxième lot est en cours et est prévue se terminer au deuxième trimestre 2018-2019.

Pont Champlain

Le pont Champlain est en fin de vie utile. Dans le but d'établir une stratégie globale d'entretien du pont jusqu'à sa mise hors service, PJCCI procède d'une façon continue à des inspections, monitoring en temps réel des éléments critiques, ainsi qu'à une veille de la capacité portante de l'ensemble de la structure. Cette stratégie doit assurer que le passage entre la Rive-Sud et l'île de Montréal demeure sécuritaire et efficace jusqu'à l'ouverture du nouveau pont. Des travaux importants à la structure sur des éléments comme les poutres, la dalle, les chevêtres, les fûts et les semelles des piles sont entrepris dans le cadre d'une stratégie globale de maintien suivant un programme décennal. De plus, des réparations aux éléments en acier de la structure de la travée principale et d'autres réparations importantes comme le remplacement des joints de dilatation doivent se poursuivre en continu pour assurer la disponibilité des voies et la sécurité des usagers de la route.

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

Cette structure vieillissante nécessite un programme d'inspections détaillées dont la fréquence dépasse largement les normes minimales standards reconnues dans l'industrie pour ce type d'ouvrage. De plus, dans le cadre de la stratégie d'atténuation des risques, des instruments de mesure et d'analyse sophistiqués sont en place afin de surveiller le comportement de certains éléments importants du pont, et ce, en temps réel. Dans le même ordre d'idées, plus de 340 capteurs de haute précision ont été installés pour suivre les déformations de certaines poutres. Les données provenant des lectures de ces instruments sont emmagasinées dans une base de données dont les premières lectures datent de janvier 2014.

Cet historique, disponible pour chacune des 100 poutres de rive, permet d'apprécier tout changement dans le comportement d'une poutre et de rapidement mettre en œuvre les mesures de mitigation afin de maintenir le pont ouvert et sécuritaire.

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

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

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

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

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

À l'automne 2017, PJCCI a déplacé 171 capteurs de déformation pour suivre les déformations des chevêtres. Ces derniers étant les éléments les plus à risque sur la structure, PJCCI a décidé d'implanter des systèmes de renforcement (Super-Posts). L'analyse des données d'instrumentation permettra de définir la priorisation de l'installation des renforts de chevêtres. L'installation des capteurs sur les chevêtres a été complétée en décembre 2017.

En octobre 2011, le gouvernement fédéral a annoncé le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent et en a confié la gestion à Infrastructure Canada. Le 1^{er} décembre 2013, le gouvernement fédéral a annoncé que le nouveau pont serait en place en 2018. Des mesures proactives sont envisagées pour l'actuel pont Champlain pour parer à un éventuel retard dans la livraison du nouveau pont. PJCCI renforce la structure de l'actuel pont Champlain afin que celui-ci demeure en service jusqu'en juin 2019 dans l'éventualité d'un retard de la mise en service du nouveau pont prévue le 21 décembre 2018. Dans cette optique, des systèmes de renforts sont en cours d'installation pour 39 chevêtres et des réparations seront apportées à cinq semelles.

En février 2017, un consultant retenu par PJCCI a émis son rapport final de l'étude d'avant-projet portant sur la déconstruction de l'actuel pont Champlain selon les principes de développement durable (p. ex. : les travaux de déconstruction, le transport des matériaux, la valorisation des matériaux et la réhabilitation du site). Cette étude d'avant-projet avait pour but d'élaborer divers scénarios et de recommander le scénario optimal pour la déconstruction du pont. Les scénarios élaborés doivent faciliter et permettre de définir une orientation définitive et assurer une bonne transition en vue de la réalisation du projet.

Le projet de déconstruction est maintenant passé en phase d'étude d'avant-projet détaillée, et pour ce faire, PJCCI a lancé un appel de propositions public pour les services d'un « Ingénieur du Propriétaire ». Ce mandat comporte plusieurs volets, dont l'évaluation environnementale, la définition de l'envergure du projet et de ses contraintes, l'assistance pour la demande de qualification et la demande de propositions pour la sélection de l'entrepreneur responsable de la déconstruction et le suivi des travaux de déconstruction. PJCCI a obtenu le feu vert pour débiter l'étude environnementale et les études techniques pour alimenter cette dernière. Les propositions ont été reçues en décembre 2017 et le volet évaluation environnementale du contrat a été adjugé. PJCCI est en attente de l'approbation du budget global du projet pour lancer la suite du mandat et les autres mandats pour services professionnels.

Estacade du pont Champlain

Suite à la réalisation des travaux de renforcement du tablier de l'estacade et de déplacement de la piste cyclable, une inspection détaillée et une étude de capacité portante ont été réalisées à l'été 2016 afin de statuer sur l'état de l'ouvrage et d'établir un programme complet de réfection de la structure, dont certains éléments avaient déjà été ciblés pour des réparations. D'ailleurs, un projet pilote pour la réparation des piles (semelles et fûts), poutres et appareils d'appui a démarré à l'automne 2016 en vue de réaliser des travaux à l'été 2018. Un contrat pour les travaux de réparation de la pile 18 a été adjugé à un entrepreneur et les travaux sur la semelle ont débuté au début de l'été 2018.

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

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

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

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

Autoroute Bonaventure

En plus des travaux sur les structures et chaussées de l'autoroute Bonaventure, la phase construction de deux (2) grands chantiers reliés au confinement des eaux souterraines contaminées a été complétée dans ce secteur. Les deux (2) projets sont connus sous le nom de « Solution Bonaventure ». Le chantier du secteur Ouest a été complété pour la partie construction par la mise en place de 39 puits de pompage et la construction d'une usine de traitement des eaux. La mise en service de l'usine a eu lieu en décembre 2016 et la période de rodage du système de traitement, qui était prévue pour six (6) mois, s'est terminée en septembre 2017. À noter que le site de ces travaux est situé au cœur du chantier de construction du CNPC, en dessous de l'extrémité nord du nouveau pont de l'Île des Sœurs. Une grande coordination a donc été nécessaire pour éviter de retarder le chantier du nouveau pont, tout en procédant avec les travaux de construction de ce projet environnemental majeur.

La construction d'un mur de confinement pour la rétention des eaux contaminées, situé le long de l'autoroute Bonaventure dans le secteur Est, qui a démarré à l'été 2016, a été complétée en décembre 2017. Un appel d'offres est en cours pour mandater un entrepreneur qui exploitera ce système jusqu'en mars 2020. L'octroi de ce contrat est prévu durant le deuxième trimestre.

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

La réalisation des travaux de maintien de l'autoroute Bonaventure a débuté au premier trimestre et est prévue être complétée au troisième trimestre. La conception est actuellement en cours pour les travaux prévus jusqu'en 2020-2021.

Tunnel de Melocheville

Un projet d'amélioration de la configuration des systèmes de distribution électrique et des équipements électromécaniques et d'automatisation est en cours au tunnel. En plus d'assurer la fiabilité du réseau, ces améliorations engendreront des économies substantielles en termes de consommation électrique. La conception s'est terminée au cours du dernier trimestre en vue de la réalisation des travaux de construction à compter du début du troisième trimestre de 2018-2019.

3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 341 M\$.

(en milliers de dollars)	Au trimestre du 30 juin 2018			Au trimestre du 30 juin 2017		
	Opérations	Capital	Total	Opérations	Capital	Total
Budget principal des dépenses	262 887	78 011	340 898	213 476	111 483	324 959
Financement disponible	262 887	78 011	340 898	213 476	111 483	324 959
Crédits parlementaires (1)						
+ Utilisés	35 347	10 545	45 892	30 601	19 901	50 502
+ Requis	227 540	67 466	295 006	182 875	91 582	274 457
Total crédits parlementaires	262 887	78 011	340 898	213 476	111 483	324 959

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



+ SECTION 4

ÉTATS FINANCIERS NON-AUDITÉS
INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2018-2019

4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2018, les états financiers non audités intérimaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces états financiers non audités intérimaires.

4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

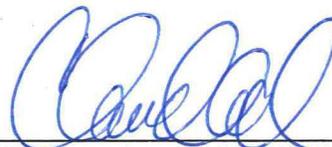
La direction maintient des systèmes financiers et des contrôles internes appropriés. Ces systèmes et pratiques sont conçus de manière à fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs de la Société sont protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon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

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

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



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



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

28 août 2018

4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(Non audité – en dollars canadiens)

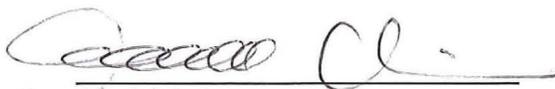
	30 juin 2018	31 mars 2018
	\$	\$
Actifs financiers		
Trésorerie	40 317 732	60 525 063
Débiteurs (Note 4.6.4)	24 372 264	11 963 366
Total des actifs financiers	64 689 996	72 488 429
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (Note 4.6.5)	52 179 320	57 634 156
Avantages sociaux futurs	505 040	517 070
Retenues contractuelles	10 060 464	12 240 687
Revenus reportés	247 696	268 481
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	25 441 119	24 401 859
Total des passifs	88 433 639	95 062 253
Dettes nettes	(23 743 643)	(22 573 824)
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	583 288 588	581 282 329
Charges payées d'avance	720 313	621 169
Total des actifs non financiers	584 008 901	581 903 498
Excédent accumulé	560 265 258	559 329 674

ÉVENTUALITÉS

(Note 4.6.9)

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

Approuvé par le Conseil d'administration


Administrateur


Administrateur

4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2018

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Trois mois terminés le	
	31 mars 2019 Budget	30 juin 2018 Réal	30 juin 2017 Réal
	\$	\$	\$
Revenus			
Baux et permis	607 000	145 110	149 003
Intérêts	572 000	287 827	115 657
Autres sources	-	2 602	1 242
Total des revenus	1 179 000	435 539	265 902
Charges (Note 4.6.12)			
Entretien	289 798 000	39 538 733	27 630 741
Fonctionnement	3 431 000	764 232	741 850
Administration	16 814 000	3 749 553	3 965 770
Obligations environnementales	(2 318 000)	1 339 839	1 649 029
Total des charges	307 725 000	45 392 357	33 987 390
Déficit avant financement du gouvernement du Canada	(306 546 000)	(44 956 818)	(33 721 488)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 4.6.13)	262 887 000	35 346 711	30 600 849
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 4.6.13)	78 011 000	10 545 691	19 901 298
Excédent lié aux activités	34 352 000	935 584	16 780 659
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	559 330 000	559 329 674	517 572 889
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	593 682 000	560 265 258	534 353 548

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

4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2018

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Trois mois terminés le	
	31 mars 2019	30 juin 2018	30 juin 2017
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice lié aux activités	34 352 000	935 584	16 780 659
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(78 011 000)	(10 545 691)	(19 901 298)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	31 378 000	8 539 432	8 633 607
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(46 633 000)	(2 006 259)	(11 267 691)
Acquisition de charges payées d'avance	-	201 968	(393 293)
Utilisation de charges payées d'avance	-	(301 112)	285 035
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	(99 144)	(108 258)
(Augmentation) diminution de la dette nette	(12 281 000)	(1 169 819)	5 404 710
Dette nette au début de l'exercice	(22 574 000)	(22 573 824)	(44 736 781)
Dette nette à la fin de l'exercice	(34 855 000)	(23 743 643)	(39 332 071)

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

4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2018

(Non audité – en dollars canadiens)

	Trois mois terminés 30 juin 2018 Réel \$	Trois mois terminés 30 juin 2017 Réel \$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	935 584	16 780 659
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	8 539 432	8 633 607
(Diminution) augmentation des avantages sociaux futurs	(12 030)	62 273
Diminution des obligations environnementales	-	(5 570 459)
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement		
(Augmentation) diminution des débiteurs	12 408 898)	22 023 437
Diminution des créditeurs et frais à payer	(7 835 046)	(15 522 156)
Diminution des retenues contractuelles	(2 180 223)	(6 041 534)
(Diminution) augmentation des revenus reportés	(20 785)	22 442
Augmentation des charges payées d'avance	(99 144)	(108 258)
Augmentation des obligations environnementales	1 039 260	-
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	(12 041 850)	20 280 011
Activités d'investissement en immobilisations corporelles		
Sortie de fonds relative à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(8 165 481)	(14 718 356)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(8 165 481)	(14 718 356)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(20 207 331)	5 561 655
Trésorerie au début de l'exercice	60 525 063	40 360 557
Trésorerie à la fin de l'exercice	40 317 732	45 922 212

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

4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES

4.6.1. Pouvoirs et activités

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

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

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

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

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

4.6.2. Conventions comptables importantes

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

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

Transferts gouvernementaux

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

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

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

Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

Constatation des revenus

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

Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

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

Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

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

Obligations environnementales

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

Instruments financiers

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

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

CATÉGORIES	INSTRUMENTS FINANCIERS	ÉVALUATION
Actifs financiers	<ul style="list-style-type: none">TrésorerieDébiteurs (autre que les taxes à recevoir)	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	<ul style="list-style-type: none">Créditeurs et charges à payerRetenues contractuelles	Coût ou coût après amortissement

Éventualités

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

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

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

Incertitude relative à la mesure

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

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

Données budgétaires

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

4.6.3. Adoption de normes comptables

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

4.6.4. Débiteurs

Les débiteurs sont constitués des éléments suivants :

	30 juin 2018 \$	31 mars 2018 \$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	19 199 606	7 307 204
Taxes à recevoir	2 185 184	1 899 508
Refacturation de travaux à des partenaires d'affaires	2 592 400	2 308 379
Autres débiteurs	395 074	448 275
	<u>24 372 264</u>	<u>11 963 366</u>

4.6.5. Crédoiteurs et charges à payer

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

	30 juin 2018 \$	31 mars 2018 \$
Fournisseurs et frais courus	50 167 357	55 726 186
Salaires et charges sociales	2 011 963	1 907 970
	<u>52 179 320</u>	<u>57 634 156</u>

4.6.6. Obligations environnementales

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

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

Au 30 juin 2018, le dossier environnemental prioritaire pour la Société demeure celui des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal. Ces terrains, gérés par la Société depuis 1978, sont situés sur une partie et à proximité d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La Société a effectué depuis 2003 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des eaux souterraines contaminées au-delà des critères acceptables. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral a privilégié le choix de solutions intégrées au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux (2) portions, soit le secteur Est et le secteur Ouest.

a) Secteur Est

Les opérations de confinement et de pompage débuteront en 2018. Le contrat pour l'opération du système de confinement et de pompage de ce secteur n'a pas été encore adjugé. Par conséquent, l'estimation du passif est fondée sur les principales caractéristiques et hypothèses suivantes :

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

b) Secteur Ouest

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

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

Principales hypothèses**Secteur Est****Secteur Ouest****Au 30 juin 2018****Taux d'actualisation** (Note 1)**Taux inflation – IPCBNR** (Note 2)**Facteur de précision****+/- 10 %****-****Fourchette non actualisée et inflationnée :**

Au 31 mars 2018	Minimum	18 407 000 \$	10 228 000 \$
	Maximum	21 144 000 \$	10 228 000 \$
Au 30 juin 2018	Minimum	18 480 000 \$	11 254 000 \$
	Maximum	21 217 000 \$	11 254 000 \$

Fourchette actualisée et inflationnée :

Au 31 mars 2018	Minimum	15 547 000 \$	8 854 000 \$
	Maximum	17 849 000 \$	8 854 000 \$
Au 30 juin 2018	Minimum	15 542 000 \$	9 899 000 \$
	Maximum	17 833 000 \$	9 899 000 \$

**Provision pour Obligations
environnementales****15 542 000 \$****9 899 000 \$**

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 ne considère une fourchette de variabilité de 10 % que pour le volet exploitation dont le contrat n'est pas encore adjudgé (2017 – facteur de précision de 10 % utilisé pour l'ensemble de l'estimé).

En date du 30 juin 2018, la Société estime un montant de 25 441 119 \$ (24 401 859 \$ au 31 mars 2018) pour les secteurs Est et Ouest. Ce montant est enregistré à titre d'Obligations environnementales à l'État de la situation financière au 30 juin 2018.

Note 1 : Les taux d'actualisation sont déterminés en fonction de la courbe réelle de rendement coupon zéro pour les obligations du gouvernement du Canada, publiées par la Banque du Canada. Le taux d'actualisation de l'année 2020 est 1,71 % (au 31 mars 2018 – 1,63 %), les taux des années subséquentes varient de 1,71 % à 2,24 % (au 31 mars 2018 – 1,79 % à 2,19 %).

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

4.6.7. Immobilisations corporelles

(Non audités – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
COÛT					
1 ^{er} avril 2017	5 250 117	698 939 378	4 428 890	64 234 292	772 852 677
Acquisitions	-	36 429 161	1 134 929	15 241 796	52 805 886
Aliénations	-	-	(21 728)	-	(21 728)
Transferts	-	62 803 242	-	(62 803 242)	-
31 mars 2018	5 250 117	798 171 781	5 542 091	16 672 846	825 636 835
Acquisitions	-	1 519 756	69 852	8 956 083	10 545 691
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-
30 juin 2018	5 250 117	799 691 537	5 611 943	25 628 929	836 182 526
AMORTISSEMENT ACCUMULÉ					
1 ^{er} avril 2017	-	207 507 694	3 533 362	-	211 041 056
Amortissement	-	33 029 325	305 853	-	33 335 178
Aliénations	-	-	(21 728)	-	(21 728)
31 mars 2018	-	240 537 019	3 817 487	-	244 354 506
Amortissement	-	8 476 560	62 872	-	8 539 432
30 juin 2018	-	249 013 579	3 880 359	-	252 893 938
VALEUR COMPTABLE NETTE					
31 mars 2018	5 250 117	557 634 762	1 724 604	16 672 846	581 282 329
30 juin 2018	5 250 117	550 677 958	1 731 584	25 628 929	583 288 588

Au 30 juin 2018, le poste « Crédoiteurs et charges à payer » inclut des acquisitions liées à des immobilisations corporelles de 24 286 094 \$ (21 905 884 \$ au 31 mars 2018).

4.6.8. Capital-actions

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

4.6.9. Éventualités

Poursuite et réclamations

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

Au 30 juin 2018, il existe des actifs éventuels dont le montant estimatif ne peut être déterminé. L'accès à la propriété de ces actifs dépend de l'avancement des négociations avec un partenaire d'affaires. Les actifs éventuels ne sont pas comptabilisés dans les états financiers.

Autres éventualités

- a) La Société a obtenu un permis pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Advenant la résiliation de ce permis, la Société devra enlever ses installations à ses frais. Au 30 juin 2018, ni le propriétaire des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Par conséquent, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté.
- b) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Le propriétaire des terrains pourrait reprendre les terrains advenant un changement au niveau de l'utilisation de ces derniers, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté.

4.6.10. Retenues contractuelles

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

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

4.6.11. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

4.6.12 Charges selon leur objet

	30 juin 2018	
	2018	2017
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	26 852 377	15 828 527
Obligations environnementales	1 339 839	1 649 029
Amortissement des immobilisations corporelles	8 539 432	8 633 607
Salaires et avantages sociaux	4 961 040	4 589 330
Services professionnels	2 371 592	2 037 710
Biens et services	1 328 077	1 249 187
Total des charges	45 392 357	33 987 390

4.6.13. Crédits parlementaires

	30 juin 2018	
	2018	2017
	\$	\$
Crédits parlementaires demandés	48 080 969	54 931 499
Variation des retenues contractuelles à long terme	(2 188 567)	(4 429 352)
Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits	45 892 402	50 502 147
Répartition		
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	35 346 711	30 600 849
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	10 545 691	19 901 298
	45 892 402	50 502 147

4.6.14. Événement postérieur à la date des états financiers

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



Participez à la conversation

JacquesCartierChamplain.ca

Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube

