



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

Canada

**VOS PONTS,  
NOTRE QUOTIDIEN,  
NOTRE TRAVAIL.**

**RAPPORT  
ANNUEL  
2013–2014**

# CARTE DES INSTALLATIONS DE PJCCI





# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</b>	<b>5</b>
<b>2. MESSAGE DU PREMIER DIRIGEANT</b>	<b>7</b>
<b>3. GOUVERNANCE</b>	<b>8</b>
3.1 Imputabilité et gouvernance	9
3.2 Rémunération des administrateurs du Conseil d'administration	11
<b>4. QUI SOMMES-NOUS ?</b>	<b>12</b>
4.1 Statut	13
4.2 Mandat	15
4.3 Mission, vision et valeurs	15
4.4 Profil administratif et financement	17
4.5 Historique	18
<b>5. PERFORMANCES D'ENTREPRISE</b>	<b>22</b>
5.1 Points saillants du rendement par ouvrage	23
5.2 Nos valeurs en actions	28
5.2.1 L'esprit d'équipe	28
5.2.2 La transparence	29
5.2.3 La rigueur	30
5.2.4 L'innovation	31
5.2.5 L'engagement	32
5.3 Architecture par activité de programme	34
5.4 Rétrospective financière des cinq derniers exercices	35
<b>6. ANALYSE DE LA DIRECTION</b>	<b>36</b>
6.1 Contexte opérationnel	37
6.1.1 Soutien de l'orientation du gouvernement en matière de restriction des dépenses	39
6.1.2 Modèles de circulation	40
6.1.3 Relations avec les partenaires	42
6.1.4 Fraude et corruption	44
6.1.5 Obligations environnementales	45
6.2 Enjeux stratégiques et risques	46
6.3 Analyse des résultats	48
6.3.1 État de la situation financière	48
6.3.2 État des résultats	50
6.3.3 État des flux de trésorerie	55
6.3.4 Méthodes comptables et estimations	55
<b>7. ÉTATS FINANCIERS</b>	<b>59</b>
<b>ANNEXE A : EXAMEN DE RENDEMENT DE 2013-2014</b>	<b>81</b>
<b>ANNEXE B : CONSEIL D'ADMINISTRATION, ÉQUIPE DE DIRECTION ET COMITÉS</b>	<b>82</b>
<b>ANNEXE C : LISTE DES ABRÉVIATIONS</b>	<b>83</b>

CONSEIL D'ADMINISTRATION (de gauche à droite)

M. Glen P. Carlin, Premier dirigeant (par intérim)

M<sup>me</sup> Denise Hébert, Administratrice

M. John Papagiannis, Secrétaire (par intérim)

M. Serge Martel, Administrateur

M. Paul Kefalas, Président du Conseil d'administration (par intérim)

(Absent : M. Yvon Bourget, Administrateur)



SECTION  
1

# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

C'est pour moi un grand plaisir de présenter le rapport annuel de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« PJCCI »). Étant devenue société d'État mère en février 2014, PJCCI est désormais responsable de produire ce document, qui présente les informations les plus à jour sur ses activités et qui permet d'en saisir toute la complexité.

Notre changement de statut légal n'a pas d'incidence sur nos priorités : aujourd'hui comme hier, la sécurité de nos ouvrages guide les décisions stratégiques dont découle chacune de nos actions.

Les infrastructures qui sont sous notre responsabilité sont en effet au cœur de l'activité économique et sociale du Grand Montréal. En 2013-2014, pour en assurer la gestion, le suivi et l'entretien, nous avons bénéficié d'une croissance substantielle de nos budgets, ce qui nous a permis de faire face à des défis d'ingénierie uniques.

Nos ouvrages sont exposés à une circulation constante et importante, aux effets néfastes du sel et aux fluctuations météorologiques propres au climat de Montréal – le pont Champlain, plus que tout autre, a été affecté par ces facteurs, étant donné sa conception particulière qui l'a rendu plus vulnérable à la corrosion.

Ces défis sont autant d'occasions d'exercer notre expertise technique et de jouer pleinement notre rôle de gestionnaire responsable et rigoureux.

La présentation de ce document me donne d'ailleurs l'occasion de réitérer la vision de PJCCI en tant que gestionnaire d'ouvrages majeurs se distinguant dans son domaine. Et ce positionnement ne peut se réaliser pour PJCCI que par une gestion responsable, préventive et systémique.

Je félicite à cet égard l'ensemble des équipes de la Société pour leur engagement constant et leur rigueur dans la gestion quotidienne de nos structures.



Paul T. Kefalas, Président du Conseil d'administration (par intérim)

---



ÉQUIPE DE DIRECTION (de gauche à droite)  
M. Claude Lachance, Directeur principal, Administration  
M<sup>me</sup> Sandra Martel, Directrice principale,  
Planification et technologies de l'information  
M. Jean-Vincent Lacroix, Directeur, Communications  
M<sup>me</sup> Sylvie Lefebvre, Avocate-conseil  
M. Steve Tselios, Directeur Principal, Ingénierie  
M<sup>me</sup> Catherine Tremblay, Directrice principale,  
Projets, construction et opérations  
(Absent : M. Glen P. Carlin, Premier dirigeant (par intérim))



## SECTION 2

# MESSAGE DU PREMIER DIRIGEANT


La mission de notre Société ne peut être plus importante qu'assurer aux usagers un passage sécuritaire par la gestion, l'entretien et la réfection des infrastructures en optimisant la fluidité de la circulation et en respectant l'environnement. C'est quotidiennement, en planifiant, en inspectant, en assurant une présence sur le terrain et en communiquant nos actions que nous remplissons cette mission, tout en étant conscients que nos infrastructures et notre réseau routier sont névralgiques pour la grande région métropolitaine de Montréal.

PJCCI a mis sur pied un vaste programme de réfection des infrastructures sur l'ensemble de son réseau. Durant le présent exercice, en plus de l'avancement du programme d'entretien majeur du pont Champlain, plusieurs chantiers importants ont été entrepris, dont la construction du pont de contournement de l'île des Soeurs. Nous avons également poursuivi la réfection de la partie surélevée de l'autoroute Bonaventure, ainsi que le remplacement du tablier de la section fédérale du pont Honoré-Mercier.

Avec l'intervention d'urgence effectuée sur le pont Champlain à l'automne 2013, l'année aura été marquée par une situation exceptionnelle à laquelle les équipes de PJCCI ont répondu avec un professionnalisme exemplaire. La solution implantée et connue du public sous le nom de « super poutre » avait été planifiée dès 2009, ce qui nous a permis d'intervenir dans les meilleurs délais, soit environ deux semaines, afin de minimiser les répercussions sur la circulation. Nous sommes privilégiés de pouvoir compter sur notre personnel chevronné. Chacun dans son champ d'expertise, mais avec le même dévouement, nos employés contribuent à rendre notre réseau sécuritaire et efficace.

Par ailleurs, cette opération a été gérée dans la plus grande transparence – une valeur importante pour nous. En allant au-devant du public pour rassurer et informer, en adoptant une attitude ouverte et en mobilisant nos ressources jour et nuit, nous avons démontré aux milliers d'usagers quotidiens de nos ouvrages que rien ne serait laissé au hasard pour assurer leur sécurité.

En février 2014, la Société a vu son statut changer. Elle est devenue une société d'État mère alors que, depuis sa constitution en 1978, elle fut pendant 20 ans une filiale sous l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, puis en 1998 sous La Société des ponts fédéraux Limitée. Ce changement de statut entraînera de nouvelles responsabilités dans la gestion de l'entreprise.



Glen P. Carlin, Premier dirigeant (par intérim)

---



An aerial photograph of a forest, showing a large, dark tree trunk in the foreground and a dense canopy of trees extending into the distance. The lighting is dramatic, with strong shadows and highlights on the tree's surface.

**GOUVERNANCE**

**SECTION  
3**



## 3.1 IMPUTABILITÉ ET GOUVERNANCE

*La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« PJCCI » ou la « Société ») doit rendre compte de la conduite de ses affaires au Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.*

*Au 31 mars 2014, la Société est dirigée par un Conseil d'administration composé de cinq administrateurs, y compris le Président du Conseil et le Premier dirigeant. Les administrateurs sont nommés par le ministre, avec l'approbation du gouverneur en conseil, et les postes du Président du Conseil d'administration et de Premier dirigeant sont nommés par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre.*

### COMITÉS DU CONSEIL

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

- Le *Comité de régie de l'entreprise*, qui 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 la Société 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 *Loi sur la gestion des finances publiques* (« 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.
- 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 les comités suivants :

- Des *Comités de suivi des grands projets* : ces comités consultatifs et non décisionnels voient à la bonne marche des projets majeurs. Un comité de suivi est en place pour chacun des grands projets suivants : le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, le projet d'aménagement du pont de contournement (pont-jetée temporaire) de l'île des Sœurs et le projet de réfection du pont Champlain.
- Le *Comité des technologies de l'information et de gestion du changement* : son mandat concerne le suivi des projets visant la mise en place de nouveaux outils technologiques.

## RÉGIME DE VÉRIFICATION

L'auditeur de PJCCI est le vérificateur général du Canada aux termes du *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.* Le vérificateur général effectue un audit annuel des opérations de PJCCI dans tous les aspects significatifs, en conformité avec la LGFP, la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, au Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., de la *Loi maritime du Canada* ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée afin de vérifier que les états financiers sont présentés fidèlement, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

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. De plus, dans un souci d'indépendance, d'objectivité et face à la croissance de ses budgets, PJCCI prévoit se doter d'une ressource interne spécialisée en matière d'audit interne qui relèvera directement du Comité d'audit. Elle verra à implanter une approche systématique et méthodique visant à rehausser le niveau d'audits à l'interne.

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





## 3.2 RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le gouverneur en conseil détermine le barème de la rémunération du Président et des autres membres du Conseil ainsi que celui 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 reçoit des honoraires annuels de 7 500 \$ et un taux journalier de 300 \$ pour assister aux réunions du Conseil d'administration et aux comités, alors que les autres membres du Conseil reçoivent des honoraires annuels de 3 800 \$ et un taux journalier de 300 \$. Les membres du Conseil sont remboursés pour les dépenses raisonnables effectuées dans le cadre de leur fonction, y compris les déplacements, l'hébergement et les repas.

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) est de 177 400 \$ à 208 600 \$. Celui-ci ne reçoit 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.



QUI SOMMES-NOUS?

SECTION  
4



## 4.1 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<sup>er</sup> octobre 1998, elle est devenue une filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux Limitée (« SPFL »), une société d'État mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la LGFP.

Le 13 février 2014, PJCCI est devenue société d'État mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la LGFP.

PJCCI est une société d'État mandataire de Sa Majesté en vertu du *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.* (DORS/ 98-568). Elle est assujettie à la partie X de la LGFP.

## Un gestionnaire d'ouvrages stratégiques **POUR LA MÉTROPOLE**

# 1978

Filiale à propriété exclusive de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent



# 1998

Filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux Limitée



# 2014 FÉVRIER

Société d'État mère

Les tours au sommet de la travée principale du pont Jacques-Cartier sont des embouts n'ayant vraisemblablement aucun rapport avec la vraie tour Eiffel. Une forte croyance populaire voudrait que ces quatre embouts de la travée principale, dont l'apparence leur a valu le surnom de « tours Eiffel », aient été offerts par la France.

En fait, c'est plutôt le buste de Jacques Cartier, situé à la sortie menant à l'île Sainte-Hélène, qui fut offert par la France en 1934, année où le pont fut rebaptisé Jacques-Cartier, afin de souligner le 400<sup>e</sup> anniversaire de la découverte du Canada. En effet, lors de son inauguration et jusqu'en 1934, le pont Jacques-Cartier était appelé le pont du Havre. À voir les tours à partir du sol, il est difficile d'imaginer que chacune d'elles mesure près de 5 mètres et pèse 6 tonnes.





## 4.2 MANDAT

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

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

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

# OPTIMISER

## la fluidité de la circulation en toute sécurité

## 4.3 MISSION, VISION ET VALEURS

### NOTRE MISSION

Assurer aux usagers un passage **sécuritaire** par la gestion, l'entretien et la réfection des infrastructures en optimisant la **fluidité** de la circulation et en respectant l'**environnement**.

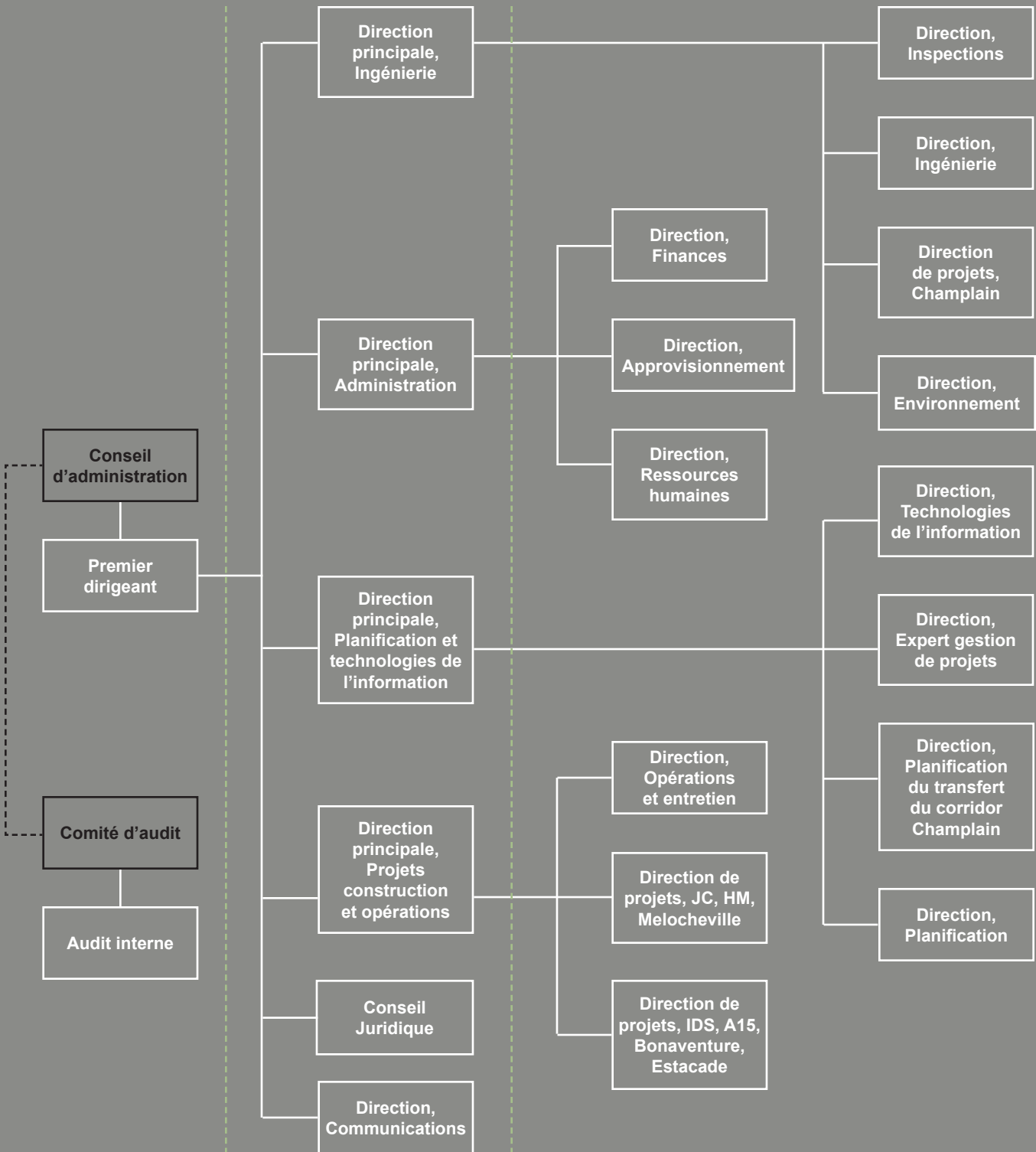
### NOTRE VISION

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

### NOS VALEURS

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

# ORGANIGRAMME PJCCI





## 4.4 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT

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

### Ingénierie et construction

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

### Opérations et entretien

Supervise et gère les contrats de déneigement, l'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-poule dans la chaussée et les tabliers de ponts, ainsi que l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

Des services administratifs, tels que les affaires juridiques, l'approvisionnement, les finances, la planification, les technologies de l'information, les ressources humaines, l'environnement et les communications, soutiennent ces secteurs.

### FINANCEMENT

PJCCI est entièrement financée par voie de crédits parlementaires du Gouvernement du Canada. Des revenus d'autres sources contribuent de façon très minimale à son financement, telles des baux, des permis ainsi que des panneaux publicitaires d'une valeur de moins de 5 millions de dollars par année.

Ainsi, des services d'utilités publiques et autorités municipales empruntent les structures et terrains de PJCCI aux termes de permis et de baux octroyés par la Société. Ils sont assortis de loyers établis en fonction de la valeur marchande du terrain occupé ou selon un taux au mètre linéaire.

PJCCI perçoit également des revenus de panneaux publicitaires qui sont installés sur son territoire, aux approches du pont Jacques-Cartier et du pont Champlain et le long de l'auto-route Bonaventure et de l'autoroute 15. Ces panneaux sont la propriété d'une firme externe en vertu d'un contrat intervenu en 2000 avec la SPFL, contrat qui a été cédé à PJCCI par la SPFL en 2014. Ils sont exploités par cette même firme.

**LE SAVOIR-FAIRE  
ET L'EXPÉRIENCE**  
au service des usagers

## 4.5 HISTORIQUE

*Les ouvrages gérés par PJCCI ont des racines historiques qui plongent au cœur de la croissance du Grand Montréal de l'aube du 20<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours. L'histoire de la Société rappelle que le réseau de circulation de la métropole est intimement lié au développement de la Voie maritime du Saint-Laurent.*

### LE PONT JACQUES-CARTIER : LE PREMIER PONT DÉDIÉ UNIQUEMENT AUX PIÉTONS ET AUX VÉHICULES

L'idée de construire un pont reliant Montréal et la rive sud du Saint-Laurent dans le secteur de l'actuel pont Jacques-Cartier a émergé dès la fin des années 1800.

À l'époque, seul le pont Victoria (inauguré en 1859) assurait la liaison entre l'île de Montréal et la Rive-Sud. Il s'agissait avant tout d'un lien ferroviaire. À la hauteur de Longueuil, la traversée du fleuve était assurée par deux traversiers l'été; l'hiver, on fabriquait un pont de glace sur lequel on se risquait, durant les quelques semaines de grand froid, à passer en voiture.

Il a fallu attendre les années 1920 pour que le projet se concrétise grâce à la ténacité de plusieurs organismes et groupes de citoyens, et au concours des Commissaires du Havre de Montréal, qui réussirent à persuader le gouvernement fédéral de construire un pont à péage qui deviendrait un projet du Port de Montréal.

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930, le pont, alors baptisé « pont du Havre », a été renommé « pont Jacques-Cartier » en 1934. Son péage, automatisé en 1959, a été aboli en 1962.





### LE PONT HONORÉ-MERCIER : À LA FOIS FÉDÉRAL ET PROVINCIAL

Initialement constitué d'un pont à deux voies appartenant à la Corporation du pont du lac Saint-Louis, le pont Honoré-Mercier a été inauguré en 1934 et transféré au Gouvernement du Québec en 1942.

Sa structure en acier a été construite par la compagnie Dominion Bridge Limitée dans le cadre de travaux financés par le gouvernement pour contrer la crise économique. Il est l'œuvre de onze ingénieurs canadiens-français, tous diplômés de l'École Polytechnique de Montréal.

De nombreux travailleurs mohawks, dont plusieurs de la communauté voisine de Kahnawake, renommés pour leurs compétences en tant que monteuses d'acier sur des structures élevées (y compris l'Empire State Building), ont contribué à sa construction.

Depuis son ouverture, il a fait l'objet d'une série de modifications et d'extensions. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'AVMSL procède à des travaux pour le rehausser et prolonger sa partie sud afin de permettre le passage des navires.

Une fois complétée, cette nouvelle section est demeurée sous la juridiction de l'AVMSL jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1998, date à laquelle elle est passée sous la responsabilité de PJCCI. Aujourd'hui, la gestion et l'entretien du pont sont donc partagés entre PJCCI et le MTQ.

### LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE : UN PASSAGE SOUS LES ÉCLUSES

Le tunnel de Melocheville a été construit par l'AVMSL en 1956-1957 dans le cadre de l'aménagement de la Voie maritime. Passant sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, il est un prolongement de la route régionale 132.

Appelé pendant plus de 20 ans « tunnel de Beauharnois », il a reçu son nom officiel en 1991.

Cet ouvrage est demeuré sous la juridiction de l'AVMSL jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1998, puis a été transféré à PJCCI en vertu d'une directive du ministre fédéral des Transports aux termes du paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*.







## LE PONT CHAMPLAIN ET L'AUTOROUTE BONAVENTURE : VERS LE CŒUR DE LA MÉTROPOLE

C'est en août 1955 que l'honorable George Marler, ministre fédéral des Transports, a annoncé la construction d'un pont à péage entre le cœur de la métropole et la rive sud du Saint-Laurent, à la hauteur de l'île des Sœurs.

Ce nouveau lien, qui s'ajoutait alors aux ponts Victoria, Jacques-Cartier et Honoré-Mercier, répondait à un besoin pressant lié au débit grandissant de la circulation. La responsabilité du projet a été confiée au Conseil des ports nationaux.

Le pont Champlain a été ouvert à la circulation en juin 1962. À cette époque, l'unique voie d'accès partait de la rue Wellington. Une seconde voie a été ouverte en 1964. Avec les discussions entourant la construction de l'autoroute Bonaventure, une troisième voie d'approche est envisagée en 1965 par le Conseil des ports nationaux et la Ville de Montréal, qui décident d'en partager les frais de construction.

Le projet prend une tout autre dimension lorsque les plans d'Expo 67 sont publiés, car cette nouvelle route projetée constitue la voie d'accès la plus importante, sinon la seule, au site de l'exposition universelle. On la conçoit donc dans cette optique, tout en prévoyant qu'elle puisse être reliée plus tard au port de Montréal.

L'autoroute Bonaventure a été inaugurée le 21 avril 1967, quelques jours avant l'ouverture d'Expo 67.

# Des ouvrages qui tissent la TRAME URBAINE

## L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN : L'OUVRAGE RÉGULATEUR DES GLACES DU SAINT-LAURENT

L'estacade du pont Champlain a été construite en 1964-1965. À l'époque, elle servait de régulateur des glaces, principalement pour éviter les risques d'embâcles et d'inondations dans la région de Montréal suite à la construction des îles d'Expo 67.

La Garde côtière canadienne (Pêches et Océans Canada) en a assumé la gestion à compter de 1966. Le 2 décembre 1999, cette gestion a été transférée à PJCCI.

Au fil des années, l'arrivée des brise-glaces a éliminé le besoin d'opérer les vannes de structure de contrôle des glaces. Aujourd'hui, l'estacade du pont Champlain sert à gérer les glaces dans le bassin de La Prairie. Elle est aussi le lien cyclable entre l'île des Sœurs et les pistes cyclables de la Rive-Sud, et est utilisée par les entrepreneurs de PJCCI dans le cadre des travaux de réfection du pont Champlain.



# PERFORMANCES D'ENTREPRISE

SECTION

5



## 5.1 POINTS SAILLANTS DU RENDEMENT PAR OUVRAGE

*En plus des interventions ponctuelles relevant du suivi quotidien des ouvrages, PJCCI a réalisé d'importants chantiers au cours de l'exercice 2013-2014 :*

**Au coeur  
du quotidien de  
MILLIERS  
D'USAGERS**

## PONT JACQUES-CARTIER

- Travaux aux approches routières du pont du côté de Montréal et de la Rive-Sud : pavage ;
- Reconfiguration de la bretelle de sortie pour le boulevard Taschereau (sur le plan de la géométrie) ;
- Remplacement d'appareils d'appui ;
- Réparation et renforcement des membrures de la structure d'acier du pont ;
- Reconstruction de la glissière de béton à l'approche nord du pont ;
- Scellement de la piste cyclable située du côté ouest du pont ainsi que du trottoir situé du côté est ;
- Déplacement des lampadaires (y compris le passage des câbles électriques) et des structures de signalisation, renfort du talus et correction des sections de pavage déficientes sur la section sud de la piste cyclable ;
- Réfection complète de la passerelle d'inspection située sous le tablier du pont et permettant l'accès rapide à la majeure partie de la structure ;
- Rénovation de piles ;
- Construction d'un nouveau site d'entreposage.

---

**Longueur** : 2 725 m

---

**Largeur de la voie carrossable** : 18,3 m

---

**Largeur de la piste cyclable** : 2,5 m

---

**Largeur du trottoir** : 1,5 m

---

**Hauteur du plus haut point par rapport au niveau de l'eau** : 104 m

---



### Opération poutre de support – une gestion efficace et transparente

Le 12 novembre 2013, PJCCI s'est vue dans l'obligation de fermer une voie du pont Champlain en direction de la Rive-Sud afin de terminer l'analyse de l'état d'une poutre de rive. La présence d'une fissure structurale indiquant le début d'une rupture avait en effet été constatée lors d'une inspection.

Le 21 novembre 2013, comme la fissure continue de progresser, PJCCI doit fermer une deuxième voie de circulation pour permettre une inspection spéciale visant une analyse en profondeur de la situation. L'opération « poutre de support », qualifiée par les médias de « super-poutre », est lancée. Il s'agit d'installer une poutre de support temporaire au-dessus de la poutre existante en s'appuyant aux extrémités des travées adjacentes à la hauteur des piles, une solution envisagée par PJCCI dès 2009. Une fois la poutre sécurisée, les démarches sont entreprises pour rouvrir les voies de circulation avec une largeur totale réduite.

Tout au long de cette opération, au-delà de l'efficacité et de la diligence de l'opération qui visait à assurer la sécurité du public tout en réduisant les répercussions sur la circulation, PJCCI a fait preuve d'une attitude proactive envers ses usagers et ses partenaires. La mobilisation constante de ses porte-paroles et l'utilisation judicieuse des réseaux sociaux pour tenir le public informé de la situation en tout temps ont d'ailleurs été soulignées par les médias.



Visite du chantier de la poutre de support du pont Champlain, en novembre 2013, en présence de l'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. (De gauche à droite) M. Paul T. Kefalas, Président du conseil d'administration (par intérim), l'honorable Denis Lebel et M. Glen P. Carlin, Premier dirigeant (par intérim).

## PONT CHAMPLAIN

- Installation d'une poutre de support dans le contexte des travaux d'urgence ;
- Pavage de la section d'acier (section 6) ;
- Installation de capteurs de suivi de part et d'autre de la structure d'acier : 100 % de la section 7 et 50 % de la section 5 ;
- Ajout de post-tension extérieure aux poutres de rive (programme achevé en 2013) ;
- Renforcement et ajout de post-tension aux chevêtres; (programme achevé en 2013) ;
- Remplacement des joints de dilatation (quatre) (33 % du programme achevé en 2013) ;
- Renforcement des poutres par l'installation d'arbalètes (40 % du programme achevé en 2013) ;
- Renforcement des poutres par l'installation de fibre de carbone (14 % du programme achevé en 2013) ;
- Réfection des fûts (35 % du programme achevé en 2013) ;
- Les travaux majeurs impactant la circulation ont été concentrés principalement sur quatre blitz de week-end au printemps 2013 ;
- Agrandissement et réfection du quai situé entre l'estacade et le pont.

**Longueur** : 3 440 m

**Longueur de la travée suspendue  
au-dessus de la Voie maritime** : 215,5 m

**Longueur totale de la section en acier** : 763,6 m

**Largeur des voies** : de 23,16 m à 26,52 m,  
selon les sections



## APPROCHES AU PONT CHAMPLAIN

### Projet du pont de contournement (pont-jetée temporaire) entre l'île de Montréal et l'île des Sœurs (« IDS »)

- Construction de structures surélevées (culées et piles);
- Travaux de terrassement du côté de Montréal et de l'IDS;
- Construction d'un passage multifonctionnel sur l'IDS;
- Construction et mise en service d'un nouveau dépôt à neige.

#### Préparer le terrain pour l'avenir

La construction du pont de contournement entre Montréal et l'île des Sœurs a débuté en 2013. Cette voie de contournement permet d'isoler le pont actuel en vue de son remplacement dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent piloté par Infrastructure Canada (« INFC »). Le pont de contournement comptera le même nombre de voies que le pont actuel, ainsi qu'une piste cyclable élargie et une voie réservée au transport collectif, ce qui permettra de prolonger en site propre la voie réservée présentement mise en place le matin et le soir par l'AMT, sur le pont Champlain.

### Pont de l'île des Sœurs

- Réparation et entretien de la dalle de béton;
- Ajout de post-tension extérieure aux poutres de rive;
- Installation de capteurs de suivi sur 100 % du pont.

### Viaduc en direction de Verdun / rue Wellington (Viaduc V)

- Construction du nouveau viaduc vers Verdun et la rue Wellington;
- Réaménagement des voies d'accès;
- Démolition de l'ancien viaduc.

### Autoroute Bonaventure

- Travaux de remplacement d'une section de la partie surélevée;
- Pavage de la section 11 en direction de Montréal (travaux intégrés aux Blitz Champlain);
- Achèvement de la construction d'une section de la rue Marc-Cantin pour une voie réservée aux autobus.

### Autres travaux

- Pavage de l'autoroute 15 Nord (travaux intégrés aux Blitz Champlain);
- Réparation de piles et culées du viaduc est sur l'autoroute 15;
- Divers travaux dans le secteur ouest de l'autoroute Bonaventure.



## PONT HONORÉ-MERCIER (SECTION FÉDÉRALE)

Remplacement du tablier sur la section de l'île Maline en direction de Montréal entre la Voie maritime du Saint-Laurent (pile 27) et le fleuve Saint-Laurent (pile 14)

- Découpage du tablier de béton existant;
- Installation de 116 nouvelles dalles de béton préfabriquées en usine;
- Installation de nouveaux dispositifs de protection, de nouveaux joints de dilatation ainsi que de nouveaux appareils d'appui;
- Post-tension des nouvelles dalles de béton à l'aide de câbles d'acier;
- Inspection et pavage final;
- Renforcement des chevêtres;
- Les travaux majeurs impactant la circulation ont été concentrés au cours d'un blitz de cinq semaines à l'été 2013;
- Suivis réguliers et fréquents auprès du MTQ pour la coordination de ses travaux sur la section du pont sous sa gestion.

**Longueur (section fédérale) :** 925,87 m

**Largeur (section fédérale) :** 19,8 m

### La réfection du tablier du pont Honoré-Mercier

PJCCI a lancé en 2008 un important projet de réfection du tablier de la section fédérale du pont Honoré-Mercier. Le procédé des dalles de béton préfabriquées en usine a été retenu pour effectuer ces travaux. Cette méthode est la plus rapide et la plus efficace, en plus de répondre aux critères de sécurité les plus stricts. En outre, elle offre une espérance de vie au pont supérieure aux autres méthodes (durée de vie de 75 ans). Le tablier est remplacé panneau par panneau.

Des enjeux en lien avec la qualification des travailleurs mohawks, en regard de la loi québécoise applicable ainsi qu'un virage majeur dans la stratégie du gouvernement du Québec ont retardé l'échéancier du projet.

L'entente tripartite pour ce grand projet entre les gouvernements fédéral et provincial ainsi qu'avec le Conseil mohawk de Kahnawake a constitué une première.





## TUNNEL DE MELOCHEVILLE

- Repavage d'une partie du tunnel ;
- Entretien régulier des systèmes mécaniques et électriques d'enlèvement d'eau et de ventilation ;
- Installation de nouveaux appareils d'éclairage dans le tube sud.

**Longueur totale** : 227,6 m

---

**Largeur totale** : 28,5 m

---



## ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

- Remplacement complet des garde-corps par de nouvelles barrières d'acier.

**Longueur** : 2 043 m

---

**Largeur totale** : 18 m

---

**Nombre de piles** : 72

---

## Des professionnels au service de la **MOBILITÉ**

## L'ESPRIT D'ÉQUIPE

Le budget du programme d'entretien majeur de PJCCI a connu une croissance importante. Pour assurer la réalisation de son plan quinquennal, le Conseil d'administration et la direction de la Société ont entamé une réflexion visant à repenser la structure organisationnelle et la distribution des effectifs.

Dès 2013, la Société a ajouté plusieurs postes au sein de ses différents services. Du 1<sup>er</sup> avril 2013 au 1<sup>er</sup> janvier 2014, elle a fait passer son nombre d'employés permanents de 68 à 110.

PJCCI sait que ses employés représentent ses meilleurs atouts. C'est pourquoi elle s'assure de mettre à jour les plans de relève et de développement continu. Durant l'exercice 2013-2014, les actions suivantes ont été déployées :

- Procéder à la mise en place d'un plan d'adhésion des gestionnaires et des employés à la transformation de l'organisation ;
- Coordonner du monitoring à la tâche pour accélérer l'intégration des nouveaux employés (mentorat) ;
- Diffuser de la formation sur le leadership pour les gestionnaires ;
- Déployer une stratégie de recrutement similaire à celui d'un démarrage d'entreprise ;
- Revoir le programme d'intégration en créant un centre de formation temporaire (blitz de recrutement) avec l'aide d'une ressource externe et en développant des formations permanentes sous un tronc commun et à la tâche ;
- Assurer une efficience dans le programme d'évaluation de la performance ;
- Assurer le suivi des plans d'action du Comité local santé et sécurité au travail et du programme de prévention ;
- Renouveler la convention collective des employés affiliés au Syndicat des travailleuses et travailleurs des ponts Jacques-Cartier et Champlain (« CSN ») jusqu'au 31 décembre 2015.

# LA TRANSPARENCE

Étant donné son rôle dans le quotidien de milliers de citoyens et sa position stratégique dans le développement économique de la région métropolitaine, PJCCI se doit d'agir dans un esprit de transparence et de proximité avec ses usagers et ses partenaires.

## BLOGUES, RÉSEAUX SOCIAUX ET VIDÉOS

Les travaux de PJCCI s'effectuent dans un contexte où l'attention des médias est omniprésente et quotidienne. Cette situation comporte son lot de défis, mais aussi d'occasions d'expliquer au public les enjeux auxquels la Société fait face.

PJCCI s'est rapidement démarquée en accroissant sa présence en ligne. Avec un site Internet, trois blogues, plusieurs profils sur les réseaux sociaux et de nombreuses vidéos explicatives, des milliers d'usagers suivent ses activités sur une base quotidienne et peuvent s'informer des fermetures à venir.

Lors de l'opération « super-poutre », PJCCI s'est largement appuyée sur Internet et les réseaux sociaux pour soutenir ses efforts de communication. Ainsi, tout au long de l'opération, le compte Twitter et le blogue du pont Champlain ont été alimentés en continu.

PJCCI et l'agence de relations publiques Citoyen Optimum ont d'ailleurs remporté un prix conjoint lors du gala des Prix d'excellence de la Société québécoise des professionnels en relations publiques pour cette opération réussie.

## ACTIVITÉS DE PROXIMITÉ AVEC LES USAGERS ET LES PARTENAIRES

En 2013-2014, des rencontres ont été organisées auprès des maires et de la MRC du Roussillon dans le cadre du suivi annuel du projet de réfection du pont Honoré-Mercier.

De concert avec INFC, des portes ouvertes ont permis de présenter le projet de voie de contournement du pont de l'île des Sœurs aux communautés limitrophes au projet.

Une visite du chantier du pont de contournement de l'île des Sœurs a notamment permis à l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (« APRIDS ») de découvrir l'avancement et l'ampleur de ce grand chantier.

Des visites ont également été organisées avec des groupes d'étudiants en ingénierie afin de partager le savoir-faire de PJCCI dans le cadre des travaux au pont Champlain.

Finalement, PJCCI a lancé en 2013 le concours « Une visite au cœur du pont Champlain ». L'expérience, très concluante du point de vue de l'accueil du public, sera renouvelée pour l'exercice 2014-2015.

# MISER sur la communication et la proximité



## LA RIGUEUR

Toutes les activités de PJCCI s'effectuent dans les règles de l'art, tant en ce qui a trait aux interventions sur les ouvrages qu'au soutien administratif.

### LES SERVICES ADMINISTRATIFS

Ils comprennent le soutien à la direction et les services de gestion des ressources, tels que les finances, l'audit interne, la gestion des risques, la planification stratégique et les ressources humaines. Ils permettent notamment à la Société :

- de rencontrer l'ensemble de ses obligations législatives et réglementaires sur la production de rapports (production du Plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019 et planification budgétaire sur cinq ans);
- d'appuyer les mesures de contraintes budgétaires du gouvernement;
- de terminer la conversion aux normes comptables pour le secteur public afin de satisfaire aux obligations réglementaires;
- de continuer d'améliorer le processus de gestion du risque d'entreprise.

## Répondre aux plus hautes EXIGENCES

### LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE DES OUVRAGES

PJCCI réalise annuellement des inspections sur l'ensemble de ses ouvrages, ainsi que des inspections détaillées sur l'ensemble des composantes de ses structures. Sur un cycle de trois à cinq ans, chaque structure sur le réseau aura été inspectée de manière détaillée et minutieuse. Cette inspection est également appelée « doigt sur la pièce ».

Le pont Champlain, quant à lui, nécessite un programme d'inspections détaillées dont la fréquence est plus importante. En 2013, une inspection spéciale des poutres de rive du pont Champlain a été réalisée, ainsi qu'une analyse détaillée du comportement de ces poutres de rive. Le rapport de la firme Buckland & Taylor Ltée. est disponible sur le site Internet de PJCCI.

Dans le cadre du programme de surveillance du pont Champlain, l'exercice 2013-2014 a été marqué par l'installation de plusieurs capteurs de suivi à fibre optique. Ils permettent de surveiller en direct et en tout temps le comportement des poutres du pont (déformation des poutres au passage des camions, mouvements de la structure, etc.). La précision des informations obtenues par cette instrumentation est de l'ordre du micron.

À la fin du présent exercice, l'installation de l'instrumentation pour la surveillance des poutres de rive du pont Champlain aura été complétée à 50 % pour la section 5 et à 100 % pour la section 7. Le tout sera complété au cours de 2014. Le pont actuel de l'île des Sœurs, qui ne sera plus en service lors de l'exercice 2014-2015, a également été entièrement instrumenté.

# L'INNOVATION

Assurer l'entretien et le suivi de l'ensemble du réseau est un défi technologique quotidien, en particulier dans le contexte du vieillissement des infrastructures. L'une des stratégies de PJCCI est d'adopter des mesures innovatrices sur le plan de la conception des renforts et de la planification des entraves.

## SYSTÈMES DE RENFORT INNOVATEURS SUR LE PONT CHAMPLAIN

Des systèmes de renforts, toujours plus performants et adaptés au pont Champlain, ont été développés au cours des dernières années. Un système de post-tension a notamment été installé sur le pont Champlain de façon intensive depuis 2009. La post-tension permet de tendre d'immenses tiges d'acier qui compressent le béton du pont, que ce soit au niveau des chevêtres, des poutres ou du tablier. Ce squelette d'acier assure le renfort et la solidité des composantes structurelles du pont.

De plus, une nouvelle technique de renfort a été mise en place depuis 2013, soit l'installation de fibres de carbone sur le côté des poutres. La fibre de carbone est légère et peut être installée rapidement et représente un haut niveau d'efficacité pour le support en traction du béton.

Le programme d'installation d'arbalètes d'acier a également été revu et remplacé par la fabrication et l'installation de treillis d'acier préventifs plus performants. L'installation de ces treillis devrait débuter au cours de l'exercice 2014-2015.

Ces treillis d'acier représentent une mesure qui s'ajoute à l'ensemble des mesures développées et pensées pour le pont Champlain afin de maintenir celui-ci opérationnel et sécuritaire d'ici à son remplacement.

## PLANIFICATION DES ENTRAVES SUR LE RÉSEAU : LES BLITZ

Pour le pont Champlain, la grande majorité des travaux, soit 85 %, s'effectuent sans entrave à la circulation routière.

Afin de minimiser les impacts sur la circulation, les autres travaux restants sont concentrés la nuit, durant la période estivale ou les fins de semaine. À cet égard, PJCCI a investi énormément d'efforts pour optimiser chacune des entraves de fin de semaine. Ces travaux, effectués 24 heures sur 24 et réunissant plusieurs entrepreneurs et travailleurs dans un même corridor, ont débuté en 2010.

Qualifiée de blitz, cette gestion des entraves est devenue le modus operandi visé par PJCCI chaque année afin d'éviter la multiplication des entraves à la circulation routière sur l'ensemble de son réseau.

## Les techniques de **POINTE** au rendez-vous

# L'ENGAGEMENT

Conformément à sa mission, PJCCI s'engage à assurer aux usagers un passage sécuritaire sur ses infrastructures en optimisant la fluidité de la circulation et en respectant l'environnement.

## UN ÉVENTAIL DE SOLUTIONS POUR AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION

Pour minimiser les répercussions de ses interventions sur la mobilité, PJCCI planifie ses grands chantiers plusieurs mois à l'avance, de concert avec ses partenaires. Comme mentionné précédemment, elle met ainsi en place chaque année un calendrier de blitz de travaux intensifs qui ont lieu pendant la nuit, les fins de semaine ou pendant les vacances de la construction.

En 2013-2014, un ensemble de mesures d'atténuation a été mis en place sur les chantiers majeurs de son réseau, dont la planification et la coordination de la construction d'une voie réservée aux autobus sur la rue Marc-Cantin en bordure de l'autoroute Bonaventure. Cette nouvelle voie réservée aux autobus a permis de privilégier l'accès aux autobus dans le cadre des travaux majeurs réalisés sur l'autoroute Bonaventure.

Dans le cadre des travaux majeurs au pont Honoré-Mercier, l'intégration d'une voie réservée a également permis de faciliter l'accès des autobus au pont le matin. L'ajout de voitures de passagers sur la ligne de train de Candiac et d'autobus sur le réseau a aussi contribué à encourager le transport collectif. Un projet pilote a également permis de constater les conséquences d'une interdiction de la circulation aux camions aux heures de pointe afin de faciliter la circulation automobile. Cette mesure aux retombées positives sera implantée lors des travaux majeurs planifiés au pont Honoré-Mercier à l'été 2014.

## RESPECTER L'ENVIRONNEMENT

- **Mesures environnementales liées au projet du pont de contournement de l'île des Sœurs**

En mai 2013, le projet d'aménagement du pont de contournement de l'île des Sœurs a fait l'objet d'une évaluation environnementale conformément aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) (« LCEE ») et de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*.

Ainsi, outre les mesures adoptées par PJCCI pour atténuer le bruit du chantier et l'incidence de ce dernier sur la qualité de l'air, la Société a participé au financement d'un projet de compensation visant à créer de nouveaux habitats fauniques. Plus précisément, le projet a permis la construction d'une digue pour protéger les îles de la Paix de l'érosion des vagues et ainsi recréer des habitats pour les poissons.

À noter que l'emplacement du pont de contournement a été choisi notamment pour réduire son emprise sur l'eau de même que le nombre de piliers nécessaires à sa construction.

## TRAITEMENT DES EAUX SOUTERRAINES AUX ABORDS DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE

Au cours du présent exercice, un appel d'offres a été lancé après la signature d'une entente avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (« MDDELCC ») du Québec pour un projet de conception-construction-financement-entretien-exploitation (« CCFEE ») pour le confinement et le traitement des eaux souterraines du secteur Ouest de l'autoroute Bonaventure.





PJCCI a également octroyé un contrat pour une étude de faisabilité pour l'extraction des hydrocarbures et le confinement des eaux souterraines du secteur Est de l'autoroute Bonaventure et du parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles en partenariat avec la Ville de Montréal et le MDDELCC.

## Respecter nos **PROMESSES**

## 5.3 ARCHITECTURE PAR ACTIVITÉ DE PROGRAMME

**RÉSULTAT DU  
GOUVERNEMENT DU CANADA**  
Une croissance économique forte



**PASSAGE EFFICACE ET  
SÉCURITAIRE SUR LES  
INFRASTRUCTURES**  
entretenu, exploité et géré  
par les Ponts Jacques Cartier  
et Champlain Incorporée

**GESTION  
D'INFRASTRUCTURES  
FÉDÉRALES**  
telles que des ponts,  
des autoroutes et des tunnels  
ainsi que les propriétés  
de la région de Montréal

## 5.4 RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS)  
(EN MILLION DE DOLLARS)

	2014	2013	2012	2011	2010
<b>REVENUS</b>					
Baux et permis	1,3 \$	0,8 \$	0,8 \$	0,8 \$	0,8 \$
Intérêts	0,4	0,3	0,2	0,1	-
Autres sources	-	-	-	-	-
<b>Total des revenus</b>	<b>1,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>
<b>CHARGES</b>					
Entretien	76,8	60,8	63,2	54,6	32,4
Fonctionnement	4,2	4,0	3,9	3,9	3,9
Administration	9,0	6,9	6,6	6,0	5,6
Obligations environnementales	3,0	5,4	27,1	-	-
<b>Total des charges</b>	<b>93,0</b>	<b>77,1</b>	<b>100,8</b>	<b>64,5</b>	<b>41,9</b>
Déficit avant le financement du Gouvernement du Canada	(91,3)	(76,0)	(99,8)	(63,6)	(41,1)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	76,3	58,7	64,1	57,6	36,0
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles*	102,9	56,1	-	-	-
Financement de la SPFL	2,3	2,6	2,6	2,3	-
Amortissement des Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles**	-	-	7,5	5,5	4,6
<b>Excédent (déficit) lié aux activités***</b>	<b>90,2 \$</b>	<b>41,4 \$</b>	<b>(25,6) \$</b>	<b>1,8 \$</b>	<b>(0,5) \$</b>

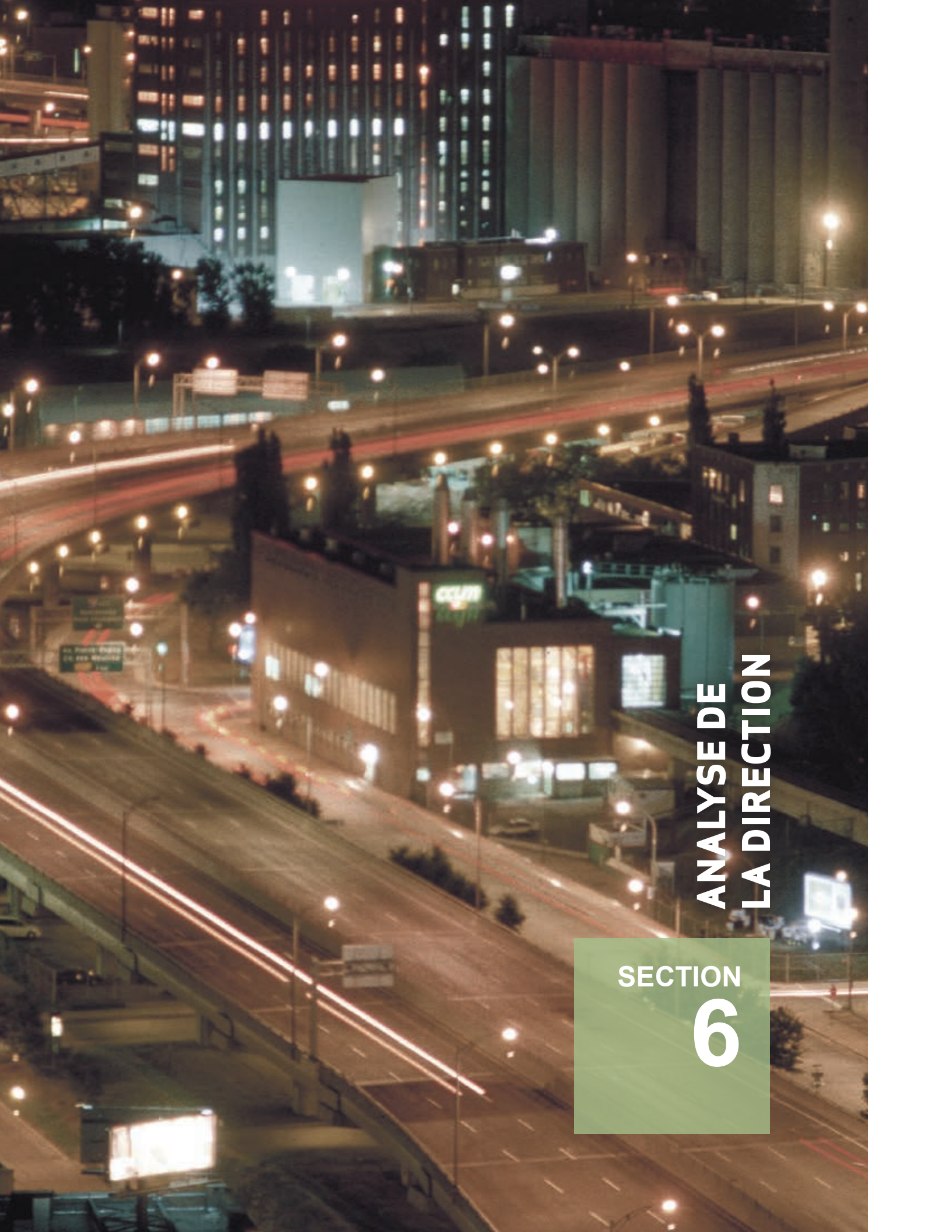
### NOTE :

\* 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 62,8 %, et ce en date du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

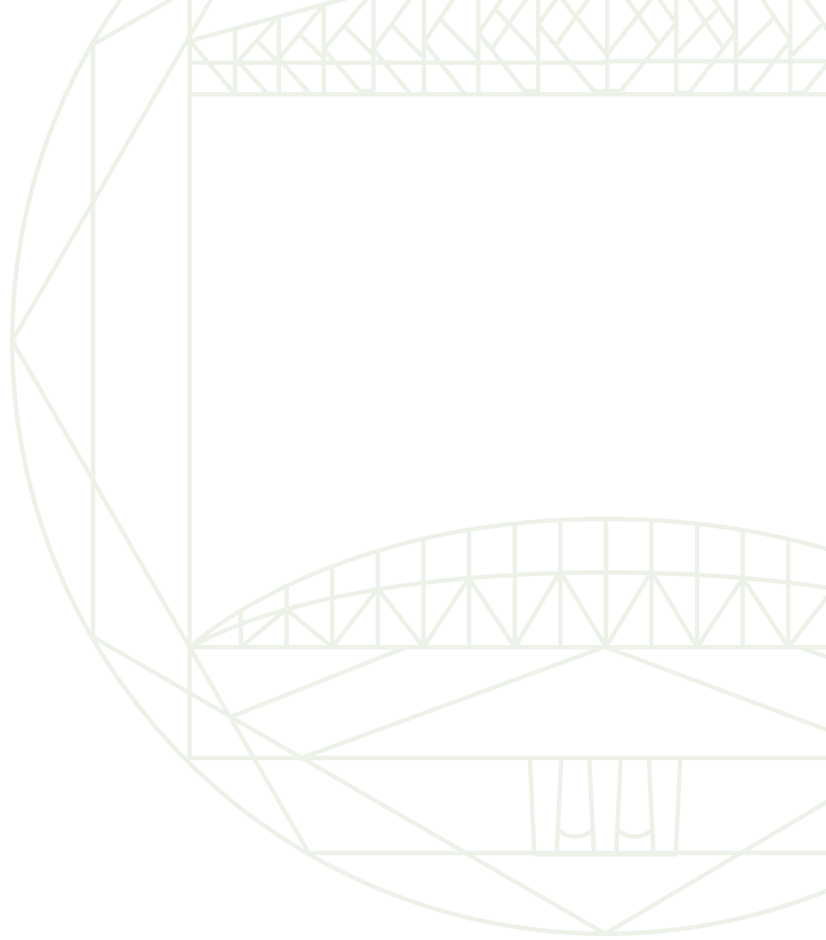




**ANALYSE DE  
LA DIRECTION**

SECTION

**6**



## 6.1 CONTEXTE OPÉRATIONNEL

Dans l'exécution de sa mission, PJCCI subit les contrecoups de facteurs internes et externes qui mettent en évidence ses forces, créent des possibilités, posent des défis et ont des répercussions sur ses principaux risques.

Après avoir ciblé ces facteurs, la Société en fait le suivi et adapte sa planification de façon à pouvoir composer avec les fluctuations importantes. Les facteurs suivants sont susceptibles d'avoir une incidence sur les activités de PJCCI.

**Influencer  
le quotidien de  
MILLIERS  
D'USAGERS**







### 6.1.1 SOUTIEN DE L'ORIENTATION DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE RESTRICTION DES DÉPENSES

Le Gouvernement du Canada est déterminé à faire preuve de prudence et d'imputabilité sur le plan fiscal. Il s'attend à ce que toutes les organisations fédérales adoptent l'esprit et l'intention de ces initiatives. PJCCI continue de faire preuve de vigilance en ce qui concerne l'utilisation des fonds publics et respecte l'orientation du gouvernement en matière de restriction des dépenses. La Société a mis les mesures suivantes de l'avant :

- I. Modifications aux indemnités de départ volontaire – PJCCI a décidé de mettre fin à l'indemnité de départ volontaire pour les gestionnaires et employés non syndiqués. L'accord de l'unité de négociation des cols blancs quant aux employés syndiqués a également été obtenu ;
- II. Salaires et autres avantages – PJCCI continuera de tenir compte des orientations du gouvernement fédéral lors de l'examen des questions de rémunération ;
- III. Retour à l'équilibre budgétaire – Dans le cadre de l'épargne déterminée dans le budget de 2012, PJCCI a réduit ses dépenses de 527 000 \$ par année à compter de 2013-2014 et continuera en ce sens pour les années à venir par le non-renouvellement du contrat d'assurance couvrant les structures.





## 6.1.2 MODÈLES DE CIRCULATION

Plusieurs facteurs contribuent à l'augmentation de la circulation sur le réseau routier de la grande région métropolitaine de Montréal. Comme ce réseau est complètement intégré, la circulation sur chacun des ponts que gère PJCCI a une incidence globale sur l'ensemble des accès.

Les modèles de circulation, dont découlent les activités de PJCCI, sont influencés par les éléments suivants :

- le déménagement d'un nombre important de familles vers la Rive-Sud, qui entraîne l'augmentation de la circulation aux heures de pointe, soit de 5 h à 9 h en direction de Montréal, puis de 15 h à 19 h vers la Rive-Sud ;
- le transport des biens et des marchandises par camion, qui s'est accentué au détriment du transport ferroviaire de jour comme de nuit, en particulier sur le pont Champlain. Le pourcentage de camions empruntant le pont Champlain reflète cette réalité : il est d'environ 9 % à 10 %, contre 4 % à 5 % pour les ponts Jacques-Cartier et Honoré-Mercier.

Dans de nombreux secteurs de la grande région métropolitaine de Montréal, la capacité du réseau est dépassée. Or, les grandes infrastructures vieillissent et, dans certains cas, affichent des signes de détérioration avancée. Dans ce contexte, toute perturbation attribuable aux travaux ou à des incidents entraîne :

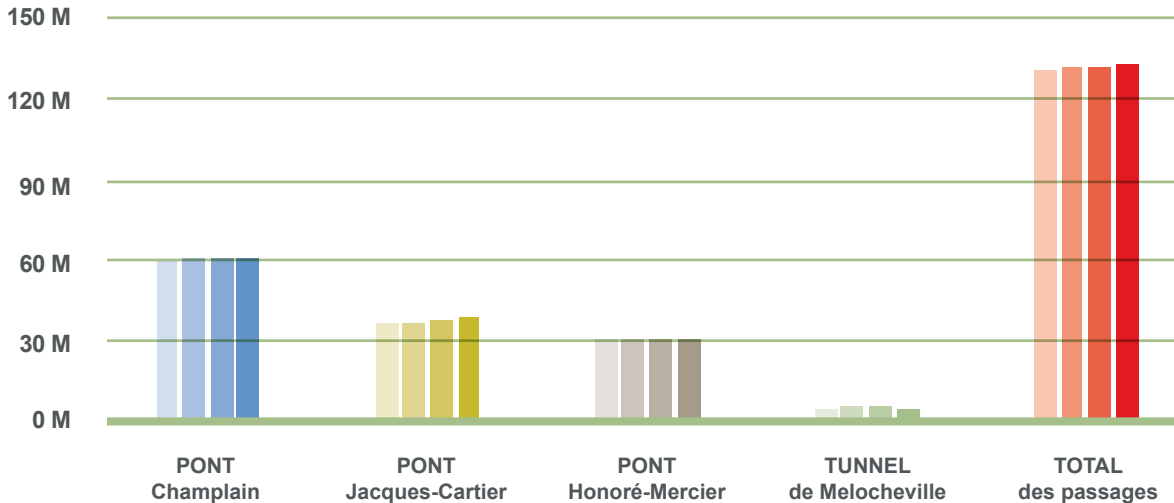
- la prolongation des heures de pointe ;
- la hausse des coûts des travaux qui sont effectués en majeure partie en dehors de ces périodes.

Assurer notre  
**MISSION**  
dans un contexte de  
développement accéléré

## PASSAGES SUR LES PONTS

Le graphique suivant illustre les passages sur les ouvrages gérés par PJCCI. Les chiffres, particulièrement stables, correspondent aux plus récents comptages et à une évaluation sommaire de l'accroissement de la circulation sur notre réseau.

(M = millions de passages)



## NOMBRE DE PASSAGES

	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Pont Champlain	59 400 000	59 994 000	59 994 000	59 994 000
Pont Jacques-Cartier	35 800 000	36 158 000	36 881 000	37 762 000
Pont Honoré-Mercier	30 000 000	30 300 000	30 300 000	30 300 000
Tunnel de Melocheville	4 600 000	4 646 000	4 646 000	4 414 000
<b>Total des passages</b>	<b>129 800 000</b>	<b>131 098 000</b>	<b>131 821 000</b>	<b>132 470 000</b>

L'achèvement de l'autoroute 30 en décembre 2012 devait permettre de détourner la circulation du cœur de Montréal, en particulier le transport commercial. Le MTQ comptabilise actuellement les conséquences réelles sur la circulation. PJCCI devrait en avoir une meilleure idée au cours des prochaines années.

À court terme toutefois, l'autoroute 30 a servi de voie de contournement lors de la mise en place de certains chantiers particulièrement importants. Elle offre aussi de nouvelles options pour les usagers de la route et permet davantage de latitude dans la planification des chantiers de PJCCI, principalement dans l'axe du pont Honoré-Mercier.

## 6.1.3 RELATIONS AVEC LES PARTENAIRES

PJCCI coordonne et planifie ses activités en collaboration avec divers intervenants, ajoutant ainsi un niveau de complexité à ses opérations.

Voici les principaux partenaires pour divers contextes d'activités :

Contexte	Partenaires
<p><b>RÉSEAUX DE CIRCULATION ADJACENTS</b></p> <p>La coordination des travaux et des fermetures de ponts nécessite des échanges réguliers avec les partenaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sûreté du Québec, qui assure, aux termes d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure, l'autoroute 15 et l'estacade du pont Champlain</li> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Service de police de la Ville de Montréal</li> <li>• Société de Transport de Montréal (STM)</li> <li>• Agence Métropolitaine de Transport (AMT) qui exploite la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain</li> <li>• Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest</li> <li>• Réseau de transport de Longueuil (RTL)</li> <li>• Mobilité Montréal</li> </ul>
<p><b>MARCHÉ D'EMPLOI (INGÉNIERIE / CONSTRUCTION)</b></p> <p>Les grands projets métropolitains de construction font concurrence à PJCCI pour le recrutement d'ingénieurs et l'attribution de contrats à des firmes d'ingénierie et d'entrepreneurs pour la planification et la réalisation de ses travaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorités municipales</li> <li>• MTQ</li> </ul>
<p><b>MÉDIAS ET USAGERS DE LA ROUTE</b></p> <p>La communication avec les usagers est essentielle pour permettre aux automobilistes de mieux planifier leurs déplacements. PJCCI se doit aussi d'expliquer la nature de ses interventions pour rassurer le public sur l'état des structures.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grand public</li> <li>• Médias</li> </ul>
<p><b>COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE DE KAHNAWAKE</b></p> <p>La planification ou la réalisation des travaux sur le pont Honoré-Mercier, qui traverse le territoire mohawk de Kahnawake, implique des entrepreneurs et des travailleurs de la communauté.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil de bande de Kahnawake</li> </ul>

Entretenir des partenariats  
**SOLIDES**

Contexte	Partenaires
<p><b>GESTION PARTICULIÈRE DU PONT HONORÉ-MERCIER</b></p> <p>Le pont Honoré-Mercier est à la fois sous juridiction fédérale et provinciale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Juridiction fédérale : section du pont au-dessus de la Voie maritime et de l'île adjacente (île Maline), ainsi que les rampes d'accès construites sur la rive sud.</li> <li>• Juridiction provinciale : section du pont qui enjambe le fleuve Saint-Laurent.</li> </ul> <p>L'entretien régulier du pont, notamment la gestion de la circulation, les services de remorquage, l'enlèvement de la neige et les opérations de déglacage relève du MTQ pour l'ensemble du pont.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> </ul>
<p><b>CONSTRUCTION DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT</b></p> <p>Les travaux réalisés par PJCCI doivent être compatibles avec la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Étant donné la portée, l'échéancier et le modèle d'approvisionnement du projet, cette collaboration est encore plus importante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INFC</li> </ul>
<p><b>GESTION CONTRACTUELLE DES PROJETS RATTACHÉS AU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT</b></p> <p>PJCCI a été mandatée pour la coordination de certains projets connexes, dont la construction d'un pont de contournement (pont-jetée temporaire) en remplacement du pont de l'île des Sœurs actuel. Les documents contractuels ont été préparés et le processus d'appel d'offres a été effectué de concert avec Travaux publics et services gouvernementaux Canada (« TPSGC »). La conception de ce pont de contournement a été préparée dans des délais extrêmement courts et a nécessité la coordination de différents intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TPSGC</li> <li>• INFC</li> </ul>
<p><b>MUNICIPALITÉS LIMITOPHES</b></p> <p>Au-delà des usagers de la route, PJCCI se doit de considérer les personnes ou entreprises susceptibles d'être affectées par les grands chantiers de construction.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maires</li> <li>• Territoire mohawk de Kahnawake</li> <li>• Résidents</li> <li>• Entreprises riveraines (ex. : Casino de Montréal, VIA Rail, Bell Canada)</li> </ul>



## 6.1.4 FRAUDE ET CORRUPTION

Comme organisme fédéral, PJCCI a mis en place toutes les procédures requises pour s'assurer que les contrats soient octroyés de façon transparente et respectent toutes les lois et règles de la passation des marchés. Ceci est particulièrement important compte tenu du contexte de la perception du public et des témoignages à la Commission Charbonneau au Québec.

### OCTROI DE CONTRATS À DES FIRMES D'INGÉNIEURS ET ENTREPRENEURS

Les mesures d'atténuation suivantes ont été mises en place :

- Audits internes sous la surveillance du Comité d'audit du Conseil d'administration de PJCCI ;
- Intégration, dans nos documents d'appel d'offres pour les contrats de construction, des clauses contractuelles de TPSGC sur la probité et d'extraits du Code de conduite pour l'approvisionnement de TPSGC. Les clauses contractuelles prévoient le rejet de la soumission d'un soumissionnaire qui est titulaire d'une licence « restreinte » au sens de la *Loi sur le bâtiment* (Québec), ou qui serait non admissible aux contrats publics en vertu de la *Loi sur les contrats des organismes publics* (Québec). Elles prévoient aussi l'interdiction pour un soumissionnaire de retenir les services d'un sous-traitant titulaire d'une telle licence « restreinte » ;
- Création d'un guide pour encadrer les comités d'évaluation dans le cadre d'appels de propositions pour des services professionnels. PJCCI évalue et documente la performance des firmes de services professionnels et celle des entrepreneurs.

### CONDUITE DES EMPLOYÉS DE PJCCI

Tous les employés et membres du Conseil d'administration doivent se soumettre aux directives de PJCCI sur les conflits d'intérêts, l'administration des contrats de construction, de consultants ou de services professionnels, ainsi qu'au *Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique*.

En 2013, la Société a actualisé une directive afin d'établir des règles de conduite claires au sujet des formes de rémunération, quelles qu'elles soient, pour éviter toute possibilité d'interprétation. De plus, tous les employés attestent, annuellement, avoir agi en conformité avec les règles sur les conflits d'intérêts.



**AGIR AVEC  
RIGUEUR**

## 6.1.5 OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Avec le changement de statut de PJCCI de société d'État filiale à société d'État mère en février 2014, PJCCI devient une « Autorité fédérale » au sens de la LCEE.

Toutefois, les projets de réparations et de réfection que la Société entreprend sur ses ouvrages ne constituent pas des « Projets désignés » au sens de la LCEE et ne sont donc pas assujettis au processus d'évaluation environnementale, à moins de faire l'objet d'une désignation spécifique par le ministre de l'Environnement comme le prévoit la LCEE (projets susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs ou préoccupations du public quant à ces effets). Il convient de noter à cet égard que les projets de réparations et de réfection de PJCCI, étant donné leur nature, ont peu de répercussions sur l'environnement et font l'objet de mesures d'atténuation.

Par ailleurs, la Société est assujettie à la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et son *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, qui dicte qu'il est interdit de déranger, de détruire ou de prendre un nid ou un œuf d'un oiseau migrateur à moins d'être le titulaire d'un permis délivré à cette fin. Certains oiseaux migrateurs nichent sur les structures de la Société, en particulier le faucon pèlerin et l'hirondelle à front blanc. La Société a mis en place un plan de gestion de l'avifaune et voit à déposer lorsque requis les demandes de permis prévues à cette loi.

Enfin, PJCCI participe au *Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux* (« PASC »), administré par Environnement Canada, pour la mise en place des mesures d'atténuation nécessaires afin de contenir et de traiter les eaux souterraines contaminées des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest) à Montréal et en bordure du fleuve Saint-Laurent. PJCCI travaille en partenariat avec des propriétaires et des parties intéressées pour étudier la contamination des eaux souterraines dans ce secteur et mettre en œuvre des plans d'atténuation. Le plan environnemental pour les secteurs Est et Ouest est préparé avec ces partenaires.

# AGIR DANS LE RESPECT de l'environnement

## 6.2 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

### STATUT DE PJCCI

En temps que Société d'État mère, PJCCI doit répondre aux exigences et se conformer aux obligations prescrites par les diverses lois qui s'appliquent à toutes les sociétés d'État.

### SÉCURITÉ DES PONTS

La priorité de la Société est d'assurer la sécurité constante de toutes ses structures. Elle administre judicieusement ses programmes relatifs aux ponts afin de prolonger le plus possible la durée utile de ceux-ci.

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

Des actions intentionnelles telles que le terrorisme, les manifestations et le vandalisme constituent des risques que PJCCI se doit considérer pour la sécurité de ses usagers et la pérennité de ses structures. Des réunions régulières de suivi et des plans de collaboration avec les services policiers adressent ces risques. PJCCI s'est dotée de plans d'intervention pour les situations d'urgence et plusieurs des ponts et des structures sont dotés de systèmes de surveillance, ou des ententes ont été conclues avec nos partenaires à cet égard.

### FINANCEMENT DURABLE

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

Toutes les dépenses afférentes aux structures gérées par PJCCI sont financées par des crédits gouvernementaux. Lors du Budget 2014, le Gouvernement du Canada a approuvé un financement pour PJCCI pour les cinq prochaines années. La viabilité financière demeure une force motrice dans toutes les décisions. La durée d'utilisation des structures de la Société dépassant leur durée de vie utile prévue, les ressources servent avant tout à effectuer l'entretien et la réfection qui s'imposent comme requis pour la sécurité. PJCCI priorise les travaux en tenant toujours compte dans un premier temps, de la sécurité des usagers et dans un deuxième temps, de la mise en place de mesures d'atténuation des risques. Les travaux sont définis et planifiés dans le contexte des ressources disponibles.

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure, PJCCI a reçu du financement dans le Budget 2014 pour les cinq prochaines années. De plus, PJCCI a aussi reçu du financement du PASC, qui a été renouvelé en 2011 pour une période de trois ans. Ce programme n'a pas été structuré pour répondre aux besoins de projets à long terme, le PASC ne permettant en effet que des projets d'une durée maximale de trois ans. Cela représente un véritable défi puisque les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées nécessitent un plan d'action à long terme. Le besoin d'un financement à long terme sur une période de 15 ans est en effet impératif. Cela correspond à la durée prévue d'opération du contrat CCFEE pour le secteur ouest actuellement en appel d'offres.

### TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Afin de produire de l'information financière et de gestion fiable et en temps opportun, les opérations de PJCCI doivent reposer sur des outils efficaces et adaptés à ses réalités. Les systèmes actuels ne supportent pas adéquatement ces processus, notamment en ce qui a trait à la gestion de projets, ce qui a des conséquences importantes sur la fiabilité et la disponibilité de l'information produite. L'introduction de nouveaux outils logiciels d'aide à la gestion est essentielle pour assurer la prestation des services de la Société mais aussi pour réduire la pression sur le capital humain.

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

Ainsi, dès 2014, PJCCI déploiera un système d'information de gestion intégré pour les principales fonctions en deux phases ainsi qu'une couche d'intégration et une géomatique des ouvrages. Suivra, en 2015, le déploiement d'un logiciel de gestion électronique des documents qui favorisera la numérisation des documents physiques.

## Placer la **SÉCURITÉ** au centre de nos actions



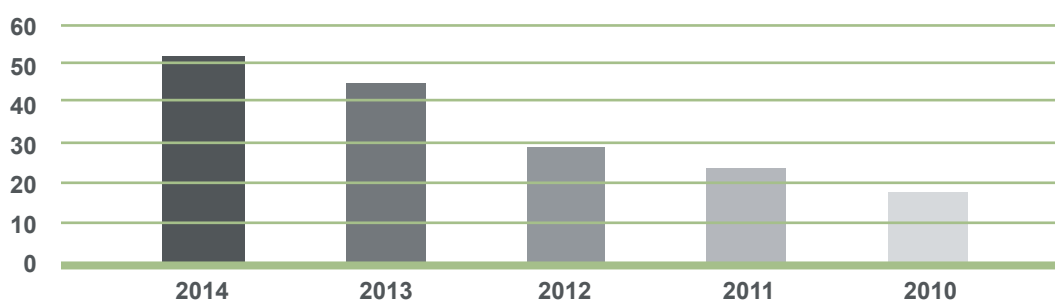
## 6.3 ANALYSE DES RÉSULTATS

### 6.3.1 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

#### ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers totaux ont atteint 51,3 M\$ au 31 mars 2014 (2013 – 45,1 M\$). La principale raison de l'augmentation de 6,2 M\$ des actifs financiers totaux provient des montants à recevoir autre que du Gouvernement du Canada. La situation de trésorerie demeure liée de près aux versements de ces crédits parlementaires du gouvernement fédéral. Au 31 mars 2014, le montant à recevoir des ministères et organismes fédéraux a atteint 26,7 M\$ (2013 – 19,6 M\$).

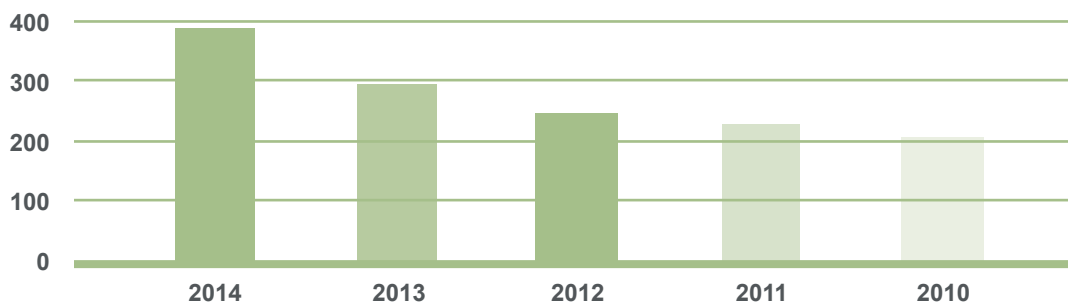
#### Actifs financiers (en M\$)



#### ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers se situent à 383 M\$ (2013 – 290 M\$), ayant augmenté de 93 M\$ durant la période (2013 – augmentation de 47,8 M\$). Cette augmentation provient principalement des immobilisations corporelles de 382,2 M\$ (2013 – 289,3 M\$), soit une augmentation de 92,9 M\$ par rapport à l'exercice financier précédent (2013 – augmenté de 47,5 M\$). Les grands investissements pour l'année comprennent principalement des travaux d'immobilisations au pont Jacques-Cartier de 15,4 M\$, au pont Champlain de 16 M\$, au pont Honoré-Mercier de 19,8 M\$, les travaux pour le nouveau pont de contournement (pont-jetée temporaire) de l'île des Sœurs et les travaux sur l'autoroute 15 de 34,9 M\$ ainsi que les travaux de réfection de l'autoroute Bonaventure de 12,6 M\$. Ces immobilisations sont presque totalement payées directement par des crédits parlementaires du Gouvernement du Canada. L'amortissement de la période au montant de 12,3 M\$ (2013 – 9,8 M\$) vient réduire les investissements de la période en ce qui a trait aux immobilisations corporelles.

#### Actifs non financiers (en M\$)



## PASSIFS

Les passifs de 85,7 M\$ (2013 – 76,7 M\$) ont augmenté de 9 M\$ durant la période (2013 – réduction de 204,1 M\$). Cette augmentation provient principalement des postes Obligations environnementales, Retenues contractuelles ainsi que Crédeurs et charges à payer – Autres.

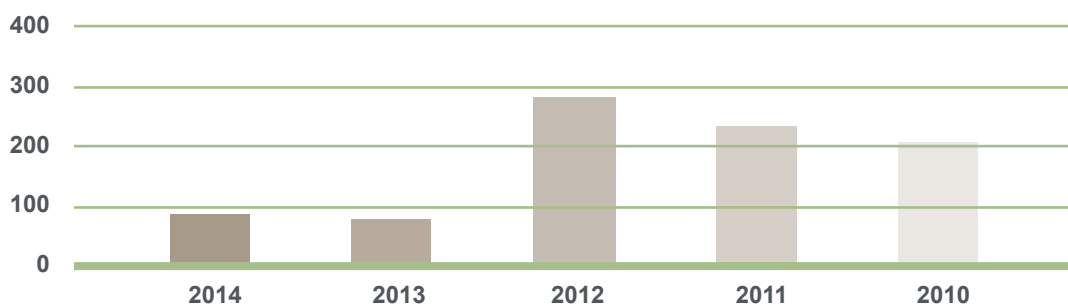
Les Obligations environnementales liées à des terrains contaminés, qui sont expliquées à la note 7 des états financiers, ont augmenté de 2,7 M\$ dans l'exercice financier en cours (2013 – 5,1 M\$) et atteint 35,9 M\$ (2013 – 33,2 M\$). L'estimation des coûts est fondée sur les études les plus récentes pour ces terrains telles que mises à jour par PJCCI. Le confinement et le traitement des eaux souterraines demandent une participation de plusieurs propriétaires, et les négociations sont en cours pour une portion des travaux.

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 9,5 M\$ au 31 mars 2014 (2013 – 7,1 M\$) principalement pour des projets aux ponts Honoré-Mercier et Champlain. 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 – Autres ont augmenté de 3,4 M\$ dans l'exercice financier en cours (2013 – 15,7 M\$) et atteignent 38,4 M\$ (2103 – 35 M\$). La variation est attribuable principalement à l'augmentation du programme d'entretien majeur de la Société.

La Société reçoit du financement du Gouvernement du Canada. Par le passé, le financement des immobilisations corporelles était reporté et amorti sur la durée utile de ces dernières. Au 31 mars 2012, cette valeur était de 227,1 M\$. Cependant, à la suite de l'adoption des normes du secteur public, particulièrement le chapitre SP3410 (Paiements de transfert), ce financement est désormais comptabilisé comme un revenu dans la période au cours de laquelle il est reçu. Conséquemment, le solde du poste Apports reportés afférents aux immobilisations de l'année précédente a été ajouté à l'excédent accumulé de l'année 2013. Cela a eu pour effet immédiat de réduire de 227,1 M\$ le passif total de la Société et d'accroître l'excédent accumulé.

### Passifs (en M\$)



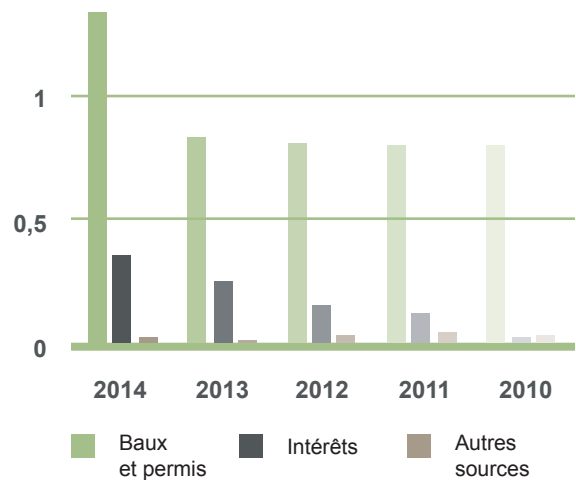


## 6.3.2. ÉTAT DES RÉSULTATS

### REVENUS

Les revenus de la Société en 2014 ont été de 1,7 M\$ (2013 – 1,1 M\$), soit une augmentation de 0,6 M\$ par rapport à l'exercice financier précédent (2013 – augmentation de 0,1 M\$).

#### Revenus par sources (en M\$)



### BAUX ET PERMIS

Les produits de baux et permis ont augmenté en 2014 de 0,5 M\$ (2013 – 0 \$) pour se situer à 1,3 M\$ (2013 – 0,8 M\$). Ces revenus ont non seulement augmenté à cause de l'inflation annuelle, mais également des revenus de panneaux publicitaires dorénavant comptabilisés au niveau de la Société à la suite de la cession du contrat de la SPFL à la Société avec effet au 1<sup>er</sup> février 2014.

## CRÉDITS PARLEMENTAIRES

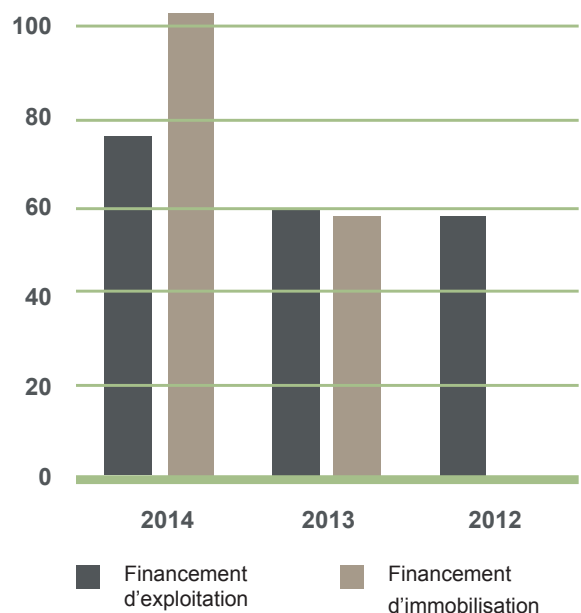
Depuis 2013, un changement a eu lieu en ce qui a trait à la comptabilisation du financement public des projets capitalisables. Antérieurement, le financement public des projets d'immobilisations était reporté et amorti sur la durée de l'immobilisation corporelle qui s'y rapporte, ce qui permettait un rapprochement des charges aux revenus. Avec l'adoption du chapitre SP3410 (Paiements de transfert) en 2013, le financement reçu pour les projets d'immobilisations n'est plus traité comme passif, mais désormais comptabilisé aux résultats dans la période où il est exigible. Par conséquent, la comptabilisation des crédits parlementaires à l'État des résultats, comparativement aux années antérieures à 2013, affiche un solde de 102,9 M\$ en 2014 et 56,1 M\$ en 2013 comparativement aux années précédentes. Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation de 2014 sont de 76,3 M\$ (2013 – 58,7 M\$).

Les crédits parlementaires pour ces immobilisations ont été affectés principalement à des travaux au pont Jacques-Cartier de 15,4 M\$, au pont Champlain de 16 M\$ et au pont Honoré-Mercier de 19,8 M\$ ainsi que les travaux pour un nouveau pont de contournement (pont-jetée temporaire) pour l'île des Sœurs, autres travaux à l'autoroute 15 de 34,8 M\$ et les travaux de réfection de l'autoroute Bonaventure de 12,6 M\$.

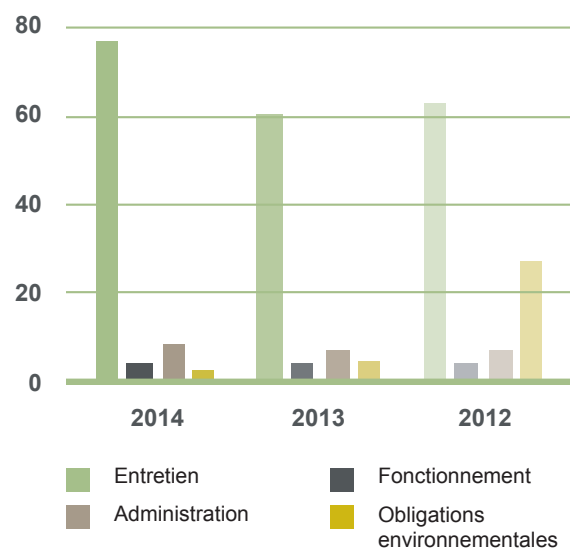
## CHARGES

Les charges de la Société ont été de 93 M\$ (2013 – 77,1 M\$). L'augmentation des charges de 15,9 M\$ (2013 – diminution de 23,7 M\$) est attribuable principalement à une augmentation des dépenses d'entretien de 16 M\$ (2013 – diminution de 2,4 M\$).

Crédits parlementaires (en M\$)



Charges totales (en M\$)

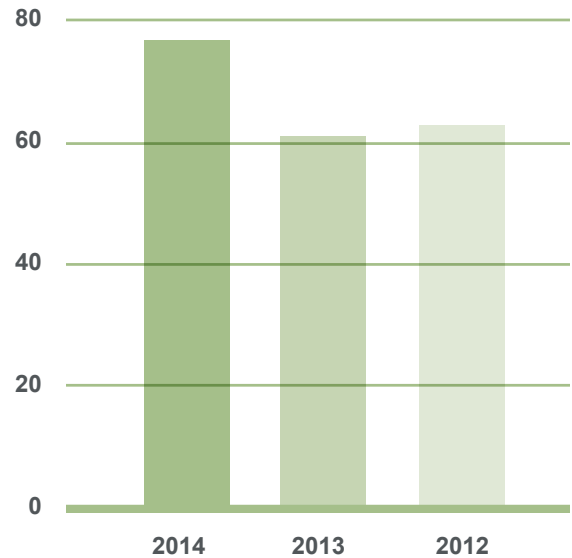




### ENTRETIEN

Les charges d'entretien de 76,8 M\$ (2013 – 60,8 M\$) représentent une augmentation de 26,3 % des charges de l'année précédente (2013 – diminution de 3,8 %). L'écart provient principalement de l'augmentation du programme d'entretien majeur de la Société et de l'application de la directive de capitalisation de la Société qui est directement reliée à la nature des travaux effectués.

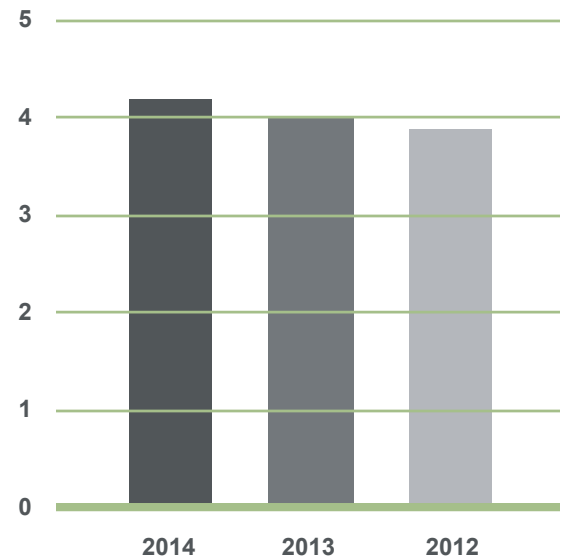
Charges d'entretien (en M\$)



### FONCTIONNEMENT

Les charges de fonctionnement ont été de 4,2 M\$ (2013 – 4 M\$), soit une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente (2013 – 2,6 %). Les charges d'exploitation sont demeurées relativement constantes au cours des derniers exercices financiers, hormis l'inflation.

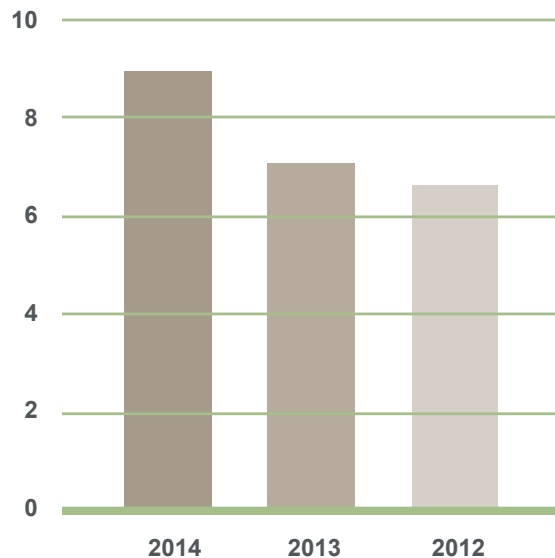
Charges de fonctionnement (en M\$)



## ADMINISTRATION

Les charges administratives ont été de 9 M\$ (2013 – 6,9 M\$), soit une augmentation de 30,4 % par rapport à l'exercice financier précédent (2012 – 4,5 %). L'écart provient principalement de l'augmentation de la masse salariale de 1 M\$ attribuable à l'ajout de plusieurs postes au sein des différents services de PJCCI afin de se doter d'une capacité accrue pour mener à terme son résultat stratégique, et ce, dès 2013. D'autres frais viennent principalement expliquer cette augmentation, dont des frais juridiques plus élevés que l'exercice précédent de 0,5 M\$. Ces frais sont reliés principalement à la gouvernance à la suite du changement de statut de PJCCI et à l'augmentation du nombre d'appels d'offres. Des frais de recrutement de 0,3 M\$ sont tributaires de l'augmentation rapide des effectifs.

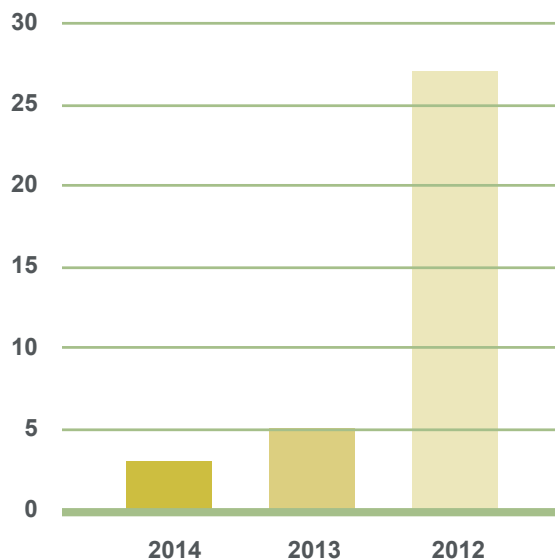
Charges d'administration (en M\$)



## OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Un montant de 3 M\$ (2013 – 5,4 M\$), comprenant une provision supplémentaire pour Obligations environnementales de 2,7 M\$ dans l'exercice en cours (2013 – 5,1 M\$) a été comptabilisé en charges par la Société. En 2012, une provision supplémentaire de 27,1 M\$ avait été enregistrée en excédent au 1 M\$ comptabilisé au cours d'une année antérieure. Cela représente une estimation de la part de la Société pour les dépenses estimées pour la mise en place des mesures d'atténuation nécessaires afin de contenir et de traiter les eaux souterraines contaminées sur les terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure. Ces projets s'étaleront sur plusieurs d'années.

Charges des obligations environnementales (en M\$)









### 6.3.3 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.

### 6.3.4 MÉTHODES COMPTABLES ET ESTIMATIONS

Les principales méthodes comptables de la Société sont décrites à la note 2 des états financiers. La préparation des états financiers conformément aux NCCSP oblige la direction à effectuer des estimations et à formuler des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés des actifs financiers et non financiers, des passifs, des revenus et des charges, ainsi que sur la divulgation des passifs éventuels. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

#### IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles, qui comprennent 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.

#### CHARGES POUR L'ENTRETIEN

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 pour les 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.





### OBLIGATIONS AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre des prestations de pension à ses employés dans le cadre du régime de pension de retraite de la fonction publique fédérale, comme l'indiquent la note 2 et la note 5 des états financiers. Les cotisations de l'employeur au régime de pension représentent les obligations totales de l'employeur à cet égard et sont comptabilisées au montant réel comme charges d'exploitation. La Société n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les déficits actuariels du régime de retraite de la fonction publique. D'éventuels changements au régime de retraite de la fonction publique et à ses hypothèses pourraient avoir un effet important sur les états financiers des exercices à venir.

La Société offrait à ses employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. La Société, au cours de l'exercice précédent, a supprimé ce régime. Certains employés ayant choisi que leur indemnité soit versée au moment de leur départ en fonction du salaire final, ces montants seront payés au moment de la cessation d'emploi à même les crédits parlementaires au moment du décaissement. Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés. On prévoit que les indemnités de départ courues de la Société seraient payées à même les crédits au fur et à mesure de leur exigibilité. Toute modification de cette hypothèse pourrait avoir un effet sur les états financiers des exercices à venir.

### 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 comprennent le nombre de propriétaires et de participants impliqués et la nature à long terme des mesures nécessaires de confinement et de traitement. Les changements quant à l'ampleur des coûts estimés pour un ou plusieurs volets des estimations pourraient avoir un effet important sur les états financiers. Un passif de 35,9 M\$ est actuellement inscrit, en fonction des évaluations fournies par la direction. Des changements de ces évaluations pourraient avoir un effet important sur les états financiers des exercices à venir.

## 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.

## 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.







RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE	60
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	61
ÉTATS FINANCIERS	62
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 MARS 2014	66

**ÉTATS FINANCIERS  
POUR L'EXERCICE TERMINÉ  
LE 31 MARS 2014**

SECTION

**7**



## RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

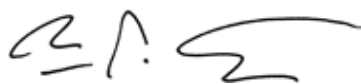
La direction de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« la Société ») est responsable de la préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité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

La direction maintient des systèmes financiers et 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 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 quatre 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 (par intérim),



Glen P. Carlin, ing.

Le 16 juin 2014



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au président 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 2014, 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 oeuvre 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 2014, 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* ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Pour le vérificateur général du Canada,

René Béliveau, CPA auditeur, CA  
directeur principal

Le 16 juin 2014  
Montréal, Canada

## ÉTATS FINANCIERS

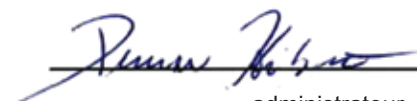
### ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 MARS

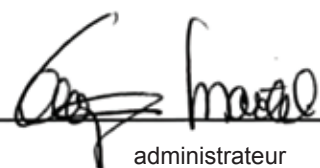
	2014	2013
	\$	\$
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie	14 273 961	21 820 474
Débiteurs		
• Montant à recevoir de la SPFL	3 005 964	2 637 000
• Montant à recevoir du Gouvernement du Canada	23 667 621	16 943 101
• Autres	10 317 788	3 702 629
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>51 265 334</b>	<b>45 103 204</b>
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et charges à payer		
• Montant dû à la SPFL	421 898	-
• Autres fournisseurs	38 392 709	34 963 357
Avantages sociaux futurs (Note 5)	1 161 439	1 183 170
Retenues contractuelles (Note 6)	9 536 511	7 070 523
Revenus reportés	351 836	329 973
Obligations environnementales (Note 7)	35 861 000	33 200 000
<b>Total des passifs</b>	<b>85 725 393</b>	<b>76 747 023</b>
<b>Dette nette</b>	<b>(34 460 059)</b>	<b>(31 643 819)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles (Note 8)	382 220 826	289 327 212
Charges payées d'avance	787 985	638 822
<b>Total actifs non financiers</b>	<b>383 008 811</b>	<b>289 966 034</b>
<b>Excédent accumulé</b>	<b>348 548 752</b>	<b>258 322 215</b>

#### ÉVENTUALITÉS ET OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTES 10 ET 11)

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

	2014	2014	2013
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
<b>REVENUS</b>			
Baux et permis	895 000	1 328 457	834 477
Intérêts	165 000	354 415	240 575
Autres sources	-	19 335	12 334
<b>Total des revenus</b>	<b>1 060 000</b>	<b>1 702 207</b>	<b>1 087 386</b>
<b>CHARGES (NOTE 14)</b>			
Entretien	123 041 000	76 857 469	60 840 324
Fonctionnement	4 108 000	4 170 645	3 987 868
Administration	6 541 000	8 994 934	6 920 254
Obligations environnementales	364 000	2 990 121	5 402 311
<b>Total des charges</b>	<b>134 054 000</b>	<b>93 013 169</b>	<b>77 150 757</b>
Déficit avant le financement du Gouvernement du Canada	(132 994 000)	(91 310 962)	(76 063 371)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 13)	122 088 000	76 329 498	58 743 568
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 13)	132 421 000	102 948 982	56 081 084
Financement de la SPFL	2 689 000	2 259 019	2 637 000
<b>Excédent lié aux activités</b>	<b>124 204 000</b>	<b>90 226 537</b>	<b>41 398 281</b>
<b>Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice</b>	<b>279 812 000</b>	<b>258 322 215</b>	<b>216 923 934</b>
<b>Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice</b>	<b>404 016 000</b>	<b>348 548 752</b>	<b>258 322 215</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.



## ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE EXERCICE CLOS LE 31 MARS

	2014	2014	2013
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
<b>Excédent de l'exercice lié aux activités</b>	<b>124 204 000</b>	<b>90 226 537</b>	<b>41 398 281</b>
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 8)	(135 110 000)	(105 208 001)	(57 313 367)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 8)	11 853 000	12 314 387	9 818 572
<b>Total de la variation due au total des immobilisations corporelles</b>	<b>(123 257 000)</b>	<b>(92 893 614)</b>	<b>(47 494 795)</b>
Acquisition de charges payées d'avance	-	(1 338 196)	(1 461 190)
Utilisation de charges payées d'avance	-	1 189 033	1 171 820
<b>Total de la variation due aux charges payées d'avance</b>	<b>-</b>	<b>(149 163)</b>	<b>(289 370)</b>
Diminution (augmentation) de la dette nette	947 000	(2 816 240)	(6 385 884)
Dette nette au début de l'exercice	(26 386 000)	(31 643 819)	(25 257 935)
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>	<b>(25 439 000)</b>	<b>(34 460 059)</b>	<b>(31 643 819)</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE EXERCICE CLOS LE 31 MARS

	2014	2013
	\$	\$
<b>ACTIVITÉ DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent de l'exercice	90 226 537	41 398 281
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
• Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 8)	12 314 387	9 818 572
• (Diminution) augmentation des avantages sociaux futurs	(21 731)	54 739
• Augmentation des obligations environnementales	2 661 000	5 100 000
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :		
• (Augmentation) des débiteurs	(13 708 643)	(10 109 011)
• Augmentation des créditeurs et frais à payer	3 851 250	15 732 388
• Augmentation des retenues contractuelles	2 465 988	2 116 582
• Augmentation (diminution) des revenus reportés	21 863	(6 389)
• (Augmentation) des charges payées d'avance	(149 163)	(289 370)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement</b>	<b>97 661 488</b>	<b>63 815 792</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>		
<b>Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 8)</b>	<b>(105 208 001)</b>	<b>(57 313 367)</b>
<b>Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles</b>	<b>(105 208 001)</b>	<b>(57 313 367)</b>
<b>(Diminution) augmentation de la trésorerie</b>	<b>(7 546 513)</b>	<b>6 502 425</b>
<b>Trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>21 820 474</b>	<b>15 318 049</b>
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>14 273 961</b>	<b>21 820 474</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 MARS 2014

## 1. POUVOIR 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> octobre 1998, conformément à une directive émise par le ministre des Transports, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, la Société a obtenu la responsabilité de gérer la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville. Le 2 décembre 1999, la gestion de l'estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) a été transférée du ministre des Transports à la Société.

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

La Société dépend du Gouvernement du Canada pour son financement.

## 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 transfert gouvernementaux sont comptabilisés comme produits lorsque le transfert est autorisé et que les critères d'admissibilité sont satisfaits, sauf dans la mesure où les stipulations entraînent une obligation qui satisfait à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés comme produit reporté lorsque les stipulations entraînent la création d'un passif. Le revenu est comptabilisé à l'état des résultats à mesure que les stipulations sont rencontrées. Toute portion des transferts gouvernementaux à laquelle la Société a droit, mais qu'elle n'a pas reçue, est comptabilisée au Montant à recevoir du Gouvernement du Canada.

### Immobilisations corporelles

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

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

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

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

- Ponts et routes                                    entre 10 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. Le financement de la SPFL pour effectuer des travaux reliés à certains critères de sécurité est constaté à titre de revenu au cours de l'exercice au cours duquel les travaux admissibles sont réalisés.



## 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.

- **Indemnités de départ**

Les employés de la Société avaient, au préalable, des droits acquis à des indemnités précises prévues dans leurs conditions d'emploi dans le cadre d'un régime d'indemnités de départ. La Société a mis fin à ce régime au 31 août 2012 et s'est entendue avec ses employés pour éliminer les indemnités de départ selon différents modes de versements, tel que prescrit par les directives du Conseil du Trésor. Le coût passé des avantages postérieurs à l'emploi au titre des indemnités de départ a été comptabilisé au cours des périodes pendant lesquelles les employés ont rendu service à l'entité et le passif est comptabilisé dans les avantages sociaux futurs. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations, en valeur actualisée, pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ.

- **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 frais à payer Retenues contractuelles Revenus reportés	Coût ou coût après amortissement

### Éventualités

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

### Incertitude relative à la mesure

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

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

### 3. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

Aucune nouvelle norme comptable ayant une incidence sur les états financiers de la Société n'a été adoptée.

### 4. PASSIFS ÉVENTUELS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES

- a) Un permis a été octroyé à la Société pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir », contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la Société peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la Société devra enlever immédiatement ses installations, à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire, à défaut de quoi le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la Société, ou au choix du propriétaire. Celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis en date du 31 mars 2014. Comme la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- b) Un permis d'occupation du domaine public a été octroyé à la Société par une autorité municipale pour l'aménagement, la construction, l'usage et le maintien d'un ouvrage temporaire et autres usages connexes sur un terrain qui ne lui appartient pas. Il a été convenu entre les parties que ce permis constituait un véhicule procédural temporaire qui serait éventuellement remplacé par une entente à plus long terme. Le permis d'occupation contient des clauses de résiliation standards à ce type de permis, en vertu desquelles le propriétaire peut exiger l'enlèvement ou la modification des ouvrages de la Société si jugé nécessaire dans l'intérêt public en donnant un avis de six mois à la Société à l'expiration duquel la permission d'occuper le domaine public prendra fin. Le permis prévoit que la Société doit dès lors libérer le terrain, à défaut de quoi la municipalité pourra y procéder aux frais de la Société, sans indemnité ni compensation. Le permis prévoit également le droit pour la Société d'y mettre fin sur avis à l'autre partie avec obligation d'enlever les ouvrages à ses frais. La construc-

tion de l'ouvrage est en cours et ni la Société, ni le propriétaire du terrain n'ont manifesté l'intention d'exercer les clauses de résiliation en date du 31 mars 2014. Comme le terme ou la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.

- c) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété, mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au Gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

## 5. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

### a) Régime de retraite

Tous les employés de la Société participent au Régime de retraite de la fonction publique (« le 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 7,50 % (6,85 % en 2013) pour les employés embauchés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et à 6,62 % (6,27 % en 2013) 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 850 038 \$ (720 972 \$ en 2013).

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, au cours de l'exercice précédent, a supprimé ce régime. 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 %, un taux d'actualisation de 2,96 % (2,56 % en 2013), 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 376 994 \$ (369 232 \$ en 2013). Pour calculer cet avantage postérieur à l'emploi, la Société utilise un taux de croissance de la rémunération entre 2 % et 2,5 % et un taux d'actualisation de 2,96 % (2,56 % en 2013) 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 :

	2014	2013
	\$	\$
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 183 170	1 128 431
Coût des services rendus au cours de l'exercice	135 352	837 646
Indemnités versées au cours de l'exercice	(157 083)	(782 907)
<b>Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice</b>	<b>1 161 439</b>	<b>1 183 170</b>

## 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

Par le passé, la Société a dressé un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classer leur état environnemental afin de prioriser les interventions. La Société compte un certain nombre de propriétés dont les sols sont contaminés au-delà des critères acceptables. Au 31 mars 2014, 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 un certain niveau de toxicité des eaux souterraines. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral cherche une solution intégrée au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions : soit le secteur est et le secteur ouest.

### a) Secteur Est

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

Selon cette étude de faisabilité mise à jour par la Société, la quote-part de la société des coûts totaux estimatifs non actualisés varient entre 23 900 000 \$ et 44 400 000 \$ (24 900 000 \$ et 74 400 000 \$ en 2013), alors que la quote-part des coûts totaux estimatifs actualisés s'élève à un montant variant entre 19 161 000 \$ et 35 700 000 \$ (16 500 000 \$ et 49 400 000 \$ en 2013). Voici les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation pour le secteur Est :

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'un écran d'étanchéité flottant.
- L'installation du système de pompage et de traitement devrait débuter l'année suivante, soit en 2017.
- Les opérations de décontamination devraient débuter en 2017 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Le taux d'inflation est basé sur le taux d'augmentation moyen de l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels – Secteur industriel (« IPCBNR ») depuis l'année 2000. Le taux d'inflation de 3,43 % (variant entre 2,4 % et 2,6 % en 2013) est retenu dans le modèle d'actualisation.
- L'actualisation des flux a été réalisée à l'aide du taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien :
  - Exercices : 2015 à 2017, soit un taux de 1,08 % ;
  - À long terme, soit un taux de 2,96 % (2,56 % en 2013).
- Dans le cadre du secteur Est, la quote-part de la Société est estimée au tiers des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

Les coûts inclus dans l'étude de faisabilité de la firme externe sont estimatifs avec un degré de précision de plus ou moins 30 %. Étant donné la négociation en cours avec les différents partenaires, la méthode pour la gestion du projet n'est pas encore déterminée avec certitude. La Société juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés, soit un montant de 19 161 000 \$ (16 500 000 \$ en 2013).

#### b) Secteur Ouest

La Société met à jour périodiquement certaines hypothèses ainsi que certaines données d'une étude réalisée par une firme externe en fonction de nouvelles données cumulées.

Sur la base de cette étude telle que mise à jour, la quote-part des coûts totaux estimatifs non actualisés varie entre 22 200 000 \$ et 33 300 000 \$ (21 100 000 \$ et 31 500 000 \$ en 2013), alors que la quote-part des coûts totaux estimatifs actualisés s'élève à un montant variant entre 16 700 000 \$ et 25 000 000 \$ (16 700 000 \$ et 24 900 000 \$ en 2013). Voici les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation pour le secteur Ouest :

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'une barrière hydraulique et de l'usine de traitement.
- Les opérations de confinement devraient débuter en 2017 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Le taux d'inflation est basé sur le taux d'augmentation moyen de l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels – Secteur industriel (« IPCBNR ») depuis l'année 2000. Le taux d'inflation de 3,43 % (variant entre 2,4 % et 2,6 % en 2013) est retenu dans le modèle d'actualisation.
- L'actualisation des flux a été réalisée à l'aide du taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien :
  - Exercices : 2015 à 2017, soit un taux de 1,08 % ;
  - À long terme, soit un taux de 2,96 % (2,56 % en 2013).
- Dans le cadre du secteur Ouest, la quote-part de la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

Les coûts inclus dans l'étude par la firme externe sont estimatifs avec un degré de précision de plus ou moins 20 %. Étant donné la négociation en cours avec les différents partenaires, la méthode pour la gestion du projet n'est pas encore déterminée avec certitude. La Société juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés, soit un montant de 16 700 000 \$ (16 700 000 \$ en 2013).

En date du 31 mars 2014, la Société estime donc à un montant de 35 861 000 \$ (33 200 000 \$ en 2013) 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 2014.

## 8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
<b>COÛT</b>					
<b>1<sup>er</sup> avril 2012</b>	<b>6 890 863</b>	<b>362 528 958</b>	<b>3 189 620</b>	<b>18 561 066</b>	<b>391 170 507</b>
Acquisitions	-	11 949 225	437 204	44 926 938	57 313 367
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	7 681 312	-	(7 681 312)	-
<b>31 mars 2013</b>	<b>6 890 863</b>	<b>382 159 495</b>	<b>3 626 824</b>	<b>55 806 692</b>	<b>448 483 874</b>
Acquisitions	-	29 744 311	874 414	74 589 276	105 208 001
Aliénations	-	-	(168 634)	-	(168 634)
Transferts	-	13 060 310	-	(13 060 310)	-
<b>31 mars 2014</b>	<b>6 890 863</b>	<b>424 964 116</b>	<b>4 332 604</b>	<b>117 335 658</b>	<b>553 523 241</b>
<b>AMORTISSEMENT ACCUMULÉ</b>					
<b>1<sup>er</sup> avril 2012</b>	<b>-</b>	<b>147 188 698</b>	<b>2 149 392</b>	<b>-</b>	<b>149 338 090</b>
Amortissement	-	9 566 060	252 512	-	9 818 572
Aliénations	-	-	-	-	-
Cessions	-	-	-	-	-
<b>31 mars 2013</b>	<b>-</b>	<b>156 754 758</b>	<b>2 401 904</b>	<b>-</b>	<b>159 156 662</b>
Amortissement	-	11 892 784	421 603	-	12 314 387
Aliénations	-	-	(168 634)	-	(168 634)
Cessions	-	-	-	-	-
<b>31 mars 2014</b>	<b>-</b>	<b>168 647 542</b>	<b>2 654 873</b>	<b>-</b>	<b>171 302 415</b>
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>					
<b>31 mars 2013</b>	<b>6 890 863</b>	<b>225 404 737</b>	<b>1 224 920</b>	<b>55 806 692</b>	<b>289 327 212</b>
<b>31 mars 2014</b>	<b>6 890 863</b>	<b>256 316 574</b>	<b>1 677 731</b>	<b>117 335 658</b>	<b>382 220 826</b>



## 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. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

### a) Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser pour des services de police s'établit à 3 815 484 \$ par exercice (3 716 280 \$ au 31 mars 2013). 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 120 977 424 \$ d'ici 2019 (63 470 377 \$ d'ici 2018 en 2013). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2015	104 699 939 \$
2016	14 771 101 \$
2017	1 154 873 \$
2018 et ultérieur	351 511 \$

### c) Baux

La Société s'est engagée, en vertu de baux pour la location de locaux et d'équipement, à verser 1 650 483 \$ d'ici 2019 (1 825 356 \$ d'ici 2018 en 2013). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2015	703 784 \$
2016	704 211 \$
2017	240 485 \$
2018 et ultérieur	2 003 \$

## 12. 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.

En plus des opérations décrites ailleurs dans les états financiers, la Société a reçu de la SPFL un revenu de 59 343 \$ (59 313 \$ en 2013) pour la location de parcelles de terrains aux fins d'installation de signalisation publicitaire, incluant les frais d'électricité. La Société a également payé un montant de 71 140 \$ (71 354 \$ en 2013) plus les taxes à la SPFL pour des services administratifs.

En date du 1<sup>er</sup> février 2014, la Société a procédé au rachat d'actifs auprès de la SPFL, soit six panneaux à message variable électronique, cinq structures de support ainsi qu'un système de caméras de comptage de véhicules à la valeur nette comptable qui équivaut approximativement à la juste valeur marchande établie à 421 897,53 \$.

## 13. PAIEMENTS DE TRANSFERT

	2014	2013
	\$	\$
<b>PAIEMENTS DE TRANSFERT REÇUS OU À RECEVOIR POUR :</b>		
Opération régulière	103 443 480	88 864 652
Réfection du pont Honoré-Mercier	11 245 000	2 308 000
Programme d'entretien majeur au pont Champlain	19 269 000	21 795 000
Construction du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs	30 525 000	1 555 000
Maintien du pont actuel de l'île des Sœurs	4 300 000	-
Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux	-	302 000
Programme de renforcement des poutres de rive du pont Champlain	10 496 000	-
<b>Paiements de transfert approuvés et comptabilisés au cours de l'exercice</b>	<b>179 278 480</b>	<b>114 824 652</b>

La portion du paiement de transfert servant à financer les projets spéciaux présentés ci-dessus est limitée au montant annuel maximal approuvé au plan d'entreprise, ajustés des demandes de reports effectués. Tout excédent au montant maximal approuvé pour les projets spéciaux est imputé aux opérations régulières.

#### 14. CHARGES SELON LEUR OBJET

	2014	2013
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	57 612 518	44 984 396
Obligations environnementales	2 990 121	5 402 311
Amortissement des immobilisations corporelles	12 314 387	9 818 572
Salaires et avantages sociaux	9 351 892	8 117 415
Services professionnels	7 116 565	5 327 107
Biens et services	3 627 686	3 500 956
<b>Total des charges</b>	<b>93 013 169</b>	<b>77 150 757</b>

#### 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, des débiteurs et des intérêts courus à recevoir. La Société gère ce risque en traitant uniquement 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, déduction faite de toute provision pour pertes, 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 puisque 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 et de la SPFL. Au 31 mars 2014, les montants à recevoir du Gouvernement du Canada et de la SPFL représentaient 74,9 % du montant total exigible (84,1 % en 2013).

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 :

	2014	2013
	\$	\$
<b>MOINS DE 90 JOURS</b>		
Créditeurs et frais à payer	38 392 709	34 963 357
Montant dû à la SPFL	421 898	-
Revenus reportés	151 356	140 350
Retenues contractuelles	2 892 152	2 066 886
<b>Sous-total</b>	<b>41 858 115</b>	<b>37 170 593</b>
<b>90 JOURS À UN AN</b>		
Revenus reportés	169 122	156 489
Retenues contractuelles	3 190 415	3 245 042
<b>Sous-total</b>	<b>3 359 537</b>	<b>3 401 531</b>
<b>PLUS D'UN AN</b>		
Revenus reportés	31 358	33 134
Retenues contractuelles	3 453 944	1 758 595
<b>Sous-total</b>	<b>3 485 302</b>	<b>1 791 729</b>
<b>Total</b>	<b>48 702 954</b>	<b>42 363 853</b>

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 247 843 \$ (202 254 \$ en 2013).

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

### EXAMEN DE RENDEMENT DE 2013-2014

#### Activité 1 – 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 2013-2014	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
Assurer la sécurité des ponts en poursuivant l'examen des rapports d'inspection et en produisant des rapports sur les secteurs à haut risque.	Exécution du programme d'entretien en fonction des inspections annuelles et des inspections opérationnelles quotidiennes.	Une fois par année	Les inspections ont été bonifiées et terminées selon le calendrier. Des rapports ont été réalisés sur des éléments à risque élevé dans les cas des ponts Jacques-Cartier, de l'île des Sœurs et Champlain ainsi que son corridor, y compris l'autoroute Bonaventure.
Demander l'approbation d'un financement à long terme afin de contrer les risques majeurs pour les ponts et les structures à Montréal.	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI.	2013-2014	Activité continue – Le plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019 a été approuvé.
Demander l'approbation d'un financement pour le projet de confinement et de traitement des eaux souterraines des secteurs ouest et est de l'autoroute Bonaventure.	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI.	2013-2014	Activité continue – Le besoin d'un financement sur 15 ans a été transmis à INFC et est inclus dans le plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019.
Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de coûts.	Programme de réfection du pont Honoré-Mercier.	2013-2016	Atteint en partie. Les travaux se poursuivent sur la partie fédérale du pont et devraient être menés à terme en 2017.
	Programme de réfection du pont Champlain.	2013-2018	Atteint. La cinquième année du plan de 10 ans a été terminée.
	Construction du pont de contournement (pont-jetée temporaire) de l'île des Sœurs et du nouveau dépôt à neige.	2013-2015	Atteint. La planification et la construction se réalisent selon le calendrier prévu.

## **ANNEXE B**

### **CONSEIL D'ADMINISTRATION, ÉQUIPE DE DIRECTION ET COMITÉS**

#### **CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS (AU 31 MARS 2014)**

Paul T. Kefalas, Président du conseil d'administration (par intérim)  
Serge Martel, Président adjoint du conseil d'administration  
Glen P. Carlin, Premier dirigeant (par intérim) et administrateur  
Denise Hébert, Administratrice  
Yvon Bourget, Administrateur  
John Papagiannis, Secrétaire corporatif (par intérim)  
Claude Lachance, Trésorier

#### **ÉQUIPE DE DIRECTION (AU 31 MARS 2014)**

Glen P. Carlin, Premier dirigeant (par intérim)  
Claude Lachance, Directeur principal, Administration  
Jean-Vincent Lacroix, Directeur, Communications  
Sylvie Lefebvre, Avocate-conseil  
Sandra Martel, Directrice principale, Planification et technologies de l'information  
Steve Tselios, Directeur principal, Ingénierie  
Catherine Tremblay, Directrice principale, Projets Construction et opérations

#### **COMITÉS (AU 31 MARS 2014)**

##### **Comité d'audit**

Denise Hébert, Présidente  
Yvon Bourget  
Serge Martel

##### **Comité de régie de l'entreprise**

Paul T. Kefalas, Président  
Denise Hébert  
Yvon Bourget

##### **Comité des ressources humaines**

Denise Hébert, Présidente  
Serge Martel

##### **Comité de suivi pour le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier**

Yvon Bourget, Président suppléant  
Paul T. Kefalas, Membre temporaire  
Denise Hébert, Observatrice  
Serge Martel, Observateur

##### **Comité de suivi du projet d'aménagement d'un pont-jetée temporaire en vue du remplacement du pont de l'île des Sœurs**

Yvon Bourget, Président  
Serge Martel, Membre  
Paul T. Kefalas, Membre temporaire  
Denise Hébert, Membre

##### **Comité de suivi du projet Champlain**

Yvon Bourget, Président  
Serge Martel, Membre  
Paul T. Kefalas, Observateur  
Denise Hébert, Membre

##### **Comité TI et gestion du changement**

Serge Martel, Président  
Paul T. Kefalas, Observateur

## ANNEXE C

### LISTE DES ABRÉVIATIONS

<b>AVMSL</b>	L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
<b>CCFEE</b>	Projet de conception – construction – financement – entretien – exploitation
<b>INFC</b>	Infrastructure Canada
<b>IPCBNR</b>	Indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels – secteur industriel
<b>LCEE</b>	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)
<b>LGFP</b>	Loi sur la gestion des finances publiques
<b>LPFDAR</b>	Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles
<b>MDDELCC</b>	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (Québec)
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>NCCSP</b>	Normes comptables canadiennes pour le secteur public
<b>PASCF</b>	Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux
<b>PJCCI</b>	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
<b>SPFL</b>	La Société des Ponts Fédéraux Limitée
<b>TPSGC</b>	Travaux publics et services gouvernementaux Canada