



RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

1^{er} TRIMESTRE (T1)

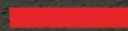
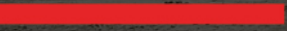
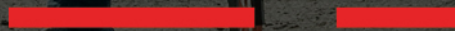
Pour les trois mois terminés au 30 juin 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. STATUT	4
1.1 MANDAT	4
1.2 MISSION, VISION ET VALEURS.....	4
2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2020-2021	6
2.1 SOMMAIRE	6
2.2 PERSPECTIVES	6
2.3 CHANGEMENTS IMPORTANTS.....	7
3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS	9
3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS	9
3.2 FLUX DE TRÉSORERIE	10
3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES	10
3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS.....	15
4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2020-2021	17
4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	17
4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE	18
4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2020.....	19
4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2020....	20
4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2020.....	21
4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES	22



+ SECTION 1
STATUT



1. STATUT

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

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

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

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

1.1 MANDAT

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

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

- + De la mobilité (à noter que le pont Champlain d'origine est fermé à la circulation depuis la mise en service du pont Samuel-De Champlain à l'été 2019);
- + Des opérations;
- + Des inspections;
- + De l'entretien;
- + Des réparations et/ou de la réhabilitation;
- + De la sécurité;
- + De la coordination avec les intervenants (fédéraux, provinciaux, municipaux et autres);
- + De la gestion des sites contaminés;
- + De l'environnement.

1.2 MISSION, VISION ET VALEURS

Notre mission

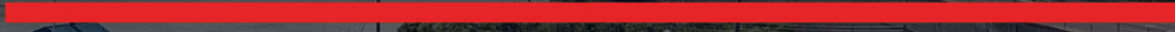
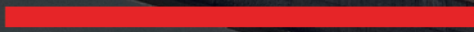
Assurer la mobilité des usagers, la sécurité et la pérennité des infrastructures en préconisant une gestion systémique selon une approche de développement durable.

Notre vision

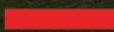
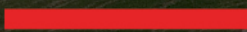
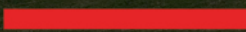
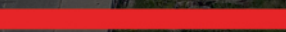
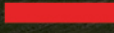
Devenir un chef de file en gestion d'infrastructures majeures à titre d'expert innovant, de leader en mobilité et d'acteur social et urbain.

Nos valeurs

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



+ SECTION 2
RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2020-2021



2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2020-2021

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la LGFP et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Il présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 30 juin 2020 (T1). Il doit être lu conjointement avec les états financiers non audités intérimaires et les notes afférentes que renferme le présent document, ainsi qu'avec les états financiers audités annuels et les notes justificatives inclus au rapport annuel de PJCCI.

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

2.1 SOMMAIRE

PJCCI déclare un déficit de 2,5 M\$ pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2020 (excédent de 0,7 M\$ - 2019). Le déficit avant le financement public est de 35,5 M\$ au 30 juin 2020 (38,1 M\$ - 2019).

Pour l'exercice en cours, les revenus totaux cumulés s'élèvent à 0,2 M\$ (0,4 M\$ - 2019) et les revenus sont demeurés stables dans leur ensemble.

Au cours de la même période, la dette nette a augmenté de 0,1 M\$ pour atteindre un total de 33,2 M\$. Les actifs financiers ont augmenté de 16,0 M\$. La variation est liée aux modalités de paiement du contrat de déconstruction du pont Champlain d'origine.

Les acquisitions d'immobilisations brutes ont atteint, durant le premier trimestre de l'exercice en cours, 5,3 M\$ (11,7 M\$ - 2019). Elles consistent essentiellement en des dépenses de 3,5 M\$ pour le pont Jacques-Cartier, 1,1 M\$ pour le pont Honoré-Mercier et de 0,4 M\$ pour le tunnel de Melocheville.

2.2 PERSPECTIVES

Les dépenses d'entretien et de maintien des ponts et infrastructures connexes demeurent élevées. Malgré la mise en service du nouveau pont Samuel-De Champlain, des interventions de suivi structural (incluant inspections et monitoring) sur le pont Champlain d'origine sont requises pour en assurer la sécurité et l'intégrité structurale. La responsabilité de l'intégrité structurale du pont sera transférée prochainement à l'entrepreneur des travaux de déconstruction selon les modalités contractuelles.

Les projets financés par le gouvernement se poursuivent, incluant les travaux de réfection en cours au pont Jacques-Cartier, au pont Honoré-Mercier, sur l'autoroute Bonaventure et au tunnel de Melocheville.

Quant aux projets futurs au pont Jacques-Cartier, un réaménagement des approches du pont est prévu pour favoriser la fluidité de la circulation en prenant en considération les besoins futurs selon les différents modes de transport. Ces réaménagements doivent être élaborés selon une approche d'intégration urbaine et en coordination avec les autorités provinciales et municipales. De plus, une étude est en cours pour évaluer le potentiel de développement du pavillon de l'île Sainte-Hélène et un dossier d'affaires est en préparation pour la vocation future dudit pavillon.

La section de l'autoroute Bonaventure constituée de voies au sol est à la fin de sa vie utile. Une vision de boulevard urbain a été retenue pour sa reconfiguration et reconstruction afin d'assurer une intégration urbaine avec la Ville de Montréal. L'étude d'avant-projet est en cours en collaboration avec la Ville ainsi que les parties prenantes pour l'élaboration de solutions techniques en vue de la construction d'un tel boulevard urbain, incluant un parc linéaire le long du fleuve St-Laurent.

Tous les dossiers d'affaires ont été finalisés selon les échéanciers prévus et ont été déposés auprès d'Infrastructure Canada.

PJCCI est fière de son effectif dont la force réside dans son engagement envers l'atteinte de son résultat stratégique. Le financement, approuvé par le gouvernement jusqu'en 2022-2023, permet de maintenir des infrastructures qui jouent un rôle primordial pour la mobilité, la population et l'économie.

2.3 CHANGEMENTS IMPORTANTS

Le premier trimestre de l'année 2020-2021 s'est déroulé en pleine période de pandémie mondiale causée par la COVID-19. PJCCI a mis les mesures en place pour répondre aux demandes et aux consignes des gouvernements. En effet, suivant le décret adopté par le gouvernement du Québec qui a mené à la suspension de toute activité effectuée en milieu de travail depuis le 25 mars 2020, la presque totalité des effectifs de PJCCI travaille à distance, à l'exception de l'équipe du service Opérations et entretien qui a assuré le maintien en bon état de fonctionnement des infrastructures essentielles. Pendant cette période d'isolement, le personnel de PJCCI a poursuivi tous ses efforts pour maintenir les échéanciers reliés à la préparation des dessins, des devis et des études et pour réaliser les tâches administratives pouvant être effectuées en mode télétravail.

Dans ce contexte, l'équipe de direction de PJCCI suit quotidiennement l'évolution de la situation en plus d'être à l'affût des différents enjeux qui peuvent se présenter pour les membres de son personnel. Cette pandémie mondiale a forcé PJCCI à faire face à de nombreux ajustements et à adapter ses activités et programmes de la façon suivante :

- + Les conditions de travail ont été revues;
- + Un programme de gestion de la présence au travail et traitement des absences a été développé et communiqué à tous les employés;
- + Un programme de prévention a été mis en place pour faire face à la situation où un employé obtenait un résultat positif à un test de dépistage de la COVID-19 ou en présentait les symptômes;
- + Un plan d'action a été développé suite à un sondage auprès des employés et des communications régulières sont effectuées pour répondre aux préoccupations des employés.

La fermeture des bureaux de PJCCI en mars dernier a également eu un impact significatif sur la direction Technologies de l'information (TI). En effet, l'équipe de support TI a vu à l'ajout des accès distants requis pour assurer la continuité des opérations en mode télétravail. L'équipe a également produit plusieurs procédures et formations pour faciliter la transition au mode télétravail massif. Une vigie quotidienne a par ailleurs été instaurée afin de s'assurer que les technologies infonuagiques et internes de PJCCI soient pleinement opérationnelles et sécuritaires.

La réouverture des chantiers en mai 2020 ainsi que la prescription des mesures sanitaires à mettre en place dans le contexte de la pandémie COVID-19 ont suscité des discussions relatives aux impacts sur les contrats de construction, plus particulièrement le contrat de déconstruction du pont Champlain d'origine.

Ces discussions ont mené à une entente, laquelle a été signée le 29 juin 2020, couvrant le paiement des nouvelles mesures sanitaires requises et d'une compensation forfaitaire pour les impacts sur les opérations de l'Entrepreneur ainsi que les impacts sur l'échéancier associés à la pandémie. L'échéancier des travaux de déconstruction, initialement prévu sur une période de 36 mois, a été prolongé à 43 mois.

PJCCI demeure proactive durant cette période de changement et continue d'être à l'affût des développements et des directives de santé publique en vue de prendre les initiatives et les décisions qui s'imposent.



+ SECTION 3
ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS

3.1.1 État de la situation financière

Actifs financiers

Au cours des trois (3) mois terminés le 30 juin 2020, les actifs financiers totaux ont augmenté de 16,0 M\$ pour atteindre 51,4 M\$ comparativement à 35,3 M\$ au 31 mars 2020. Un facteur déterminant de la variation des actifs financiers est la date de réception des crédits fédéraux qui comprennent le financement des projets d'investissement et les charges d'exploitation. De plus, une somme de 10,4 M\$ est liée aux modalités de paiement dans le cadre du contrat de déconstruction du pont Champlain d'origine.

Passif

Les créiteurs et charges à payer ont augmenté de 16,2 M\$, passant de 29,0 M\$ au 31 mars 2020 à 45,2 M\$ au 30 juin 2020. Cette augmentation est attribuable en grande partie à la variation des activités des différents chantiers en cours.

Pour mener à bien ses grands projets, PJCCI a conclu des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie du paiement jusqu'à l'achèvement de certains travaux dans le respect des exigences d'exécution et des garanties contractuelles. Ces retenues de garantie ont diminué de 0,3 M\$ pour atteindre 3,9 M\$ au 30 juin 2020 (4,2 M\$ au 31 mars 2020). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles nettes de l'amortissement ont diminué de 2,2 M\$ pour atteindre un total de 604,2 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2020 (606,4 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations bruts de 5,3 M\$ moins les charges d'amortissement de 7,6 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont ceux du pont Jacques-Cartier (3,5 M\$), du pont Honoré-Mercier (1,1 M\$) et du tunnel de Melocheville (0,4 M\$).

Financement du gouvernement

Le tableau suivant résume le financement public pour le premier trimestre de l'exercice en cours au 30 juin 2020 :

(en milliers de dollars)	Premier trimestre	
	2020-2021	2019-2020
Financement public pour les charges d'exploitation	27 720	27 073
Financement public pour les immobilisations corporelles	5 296	11 748
TOTAL	33 016	38 821

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

3.1.2 Charges

Entretien

Les charges d'entretien au cours du premier trimestre représentent 84,1 % (84,3 % au 30 juin 2019) des charges totales cumulatives.

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2020, les charges d'entretien, incluant l'amortissement, totalisent 30,0 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- + 13,5 M\$ en travaux pour le pont Jacques-Cartier;
- + 3,8 M\$ en travaux pour le pont Champlain;
- + 3,2 M\$ en travaux pour le pont Honoré-Mercier;
- + 2,1 M\$ en travaux pour le pont de contournement de l'Île-des-Sœurs;
- + 1,6 M\$ en travaux pour l'autoroute Bonaventure;
- + 0,5 M\$ en travaux pour l'Estacade du pont Champlain;
- + 0,2 M\$ en travaux pour le tunnel de Melocheville;
- + 4,1 M\$ en salaires et avantages sociaux;
- + 1,0 M\$ pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges de fonctionnement des trois (3) premiers mois ont été de 1,0 M\$ (0,7 M\$ au 30 juin 2019). Ces chiffres représentent 2,7 % des charges totales (1,9 % au 30 juin 2019).

Administration

Les charges administratives des trois (3) premiers mois s'élèvent à 4,4 M\$ et sont demeurées stables par rapport à la même période de l'exercice financier précédent (4,4 M\$ au 30 juin 2019). Au cours du premier trimestre, les charges administratives ont représenté 10,7 % (8,8 % au 30 juin 2019) des charges totales (incluant les acquisitions d'immobilisations). Ce taux varie notamment en fonction des dépenses d'entretien majeur, dont la diminution au cours du premier trimestre est due à la suspension des chantiers (pandémie) au cours de cette période. L'objectif de la Société est de ne pas dépasser 6 %.

3.2 FLUX DE TRÉSORERIE

La situation de trésorerie de PJCCI a augmenté de 5,9 M\$ pour atteindre un montant de 39,4 M\$ au 30 juin 2020 (33,5 M\$ au 31 mars 2020) et est liée de près aux versements des crédits parlementaires du gouvernement fédéral. Au 30 juin 2020, la somme nette à recevoir des ministères et organismes gouvernementaux a atteint 1,3 M\$ (1,2 M\$ au 31 mars 2020).

3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

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

3.3.1 Gestion des actifs

La priorité de PJCCI est d'assurer la mobilité des usagers et la pérennité de ses actifs tout en assurant la sécurité des structures sous sa responsabilité. Le vieillissement des actifs et le financement adéquat pour en assurer l'entretien et la réfection représentent non seulement des défis, mais engendrent des risques réels que la Société doit atténuer afin d'assurer la sécurité des infrastructures, ainsi que celle des usagers qui les utilisent quotidiennement.

Les ponts et autres ouvrages gérés par la Société sont âgés et exposés depuis des années à une circulation lourde et croissante, à des conditions climatiques changeantes et rigoureuses et à l'utilisation abondante d'abrasifs et de sels de voirie.

Afin de déterminer l'état réel des structures et leur niveau d'endommagement et générer les plans de maintien d'actifs, PJCCI a récemment franchi une nouvelle étape en finalisant un rapport synthèse complet et exhaustif des jalons importants de son approche en gestion d'actifs. Ce rapport fait état de l'ensemble des activités d'inspection, de diagnostic et d'études complémentaires qui ont été réalisées au cours de la dernière année et qui ont conduit à l'élaboration des plans directeurs en maintien d'actifs, et ce, pour chacun des actifs sous la responsabilité de PJCCI.

PJCCI est fière de cette importante réalisation qui assure l'optimisation des investissements et la gestion des risques. L'année 2020-2021 sera marquée par plusieurs autres réalisations pour assurer le déploiement de la philosophie de gestion d'actifs.

Suite à l'adoption d'une politique interne en gestion d'actifs au début 2020, un plan de formation et de diffusion à grande échelle est en cours de réalisation. Suite à cette diffusion, une analyse de positionnement comparative sera effectuée et un plan d'action en matière de gestion d'actifs sera élaboré dans lequel l'utilisation, l'intégrité et la disponibilité des données joueront un rôle central.

3.3.2 Grands projets

Pont Jacques-Cartier

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

- + Considérant la demande pour maintenir la piste cyclable en exploitation durant l'hiver, l'étude d'avant-projet concernant les mesures à mettre en place pour y répondre de manière sécuritaire s'est poursuivie. La Société s'est adjoint les services d'un consultant afin de documenter et analyser un projet-pilote d'entretien hivernal de la piste par méthodes conventionnelles. Durant l'hiver 2019-2020, la Société a réalisé un projet de simulation d'exploitation hivernale de la piste cyclable en circuit fermé, avec un groupe de vingt-cinq (25) cyclistes témoins et trois (3) cyclistes partenaires. Les conclusions ont été présentées à PJCCI durant le premier trimestre de 2020-2021 et sont en analyse;
- + Le contrat pour les travaux de construction de la boucle de fibres optiques a été adjugé à l'automne 2018 et à la fin de l'exercice 2019-2020, la majeure partie des travaux avait été complétée. Certains travaux ont dû être reportés et seront complétés au deuxième trimestre de l'exercice 2020-2021;
- + Durant le premier trimestre, PJCCI a procédé à un nouvel appel d'offres pour un contrat de bonification des systèmes de comptage;
- + L'appel d'offres pour le contrat d'aménagement des terrains sous le pont Jacques-Cartier s'est terminé durant le premier trimestre. Une portion des travaux devra en conséquence être reportée en 2021;
- + Étant donné l'arrêt des chantiers en raison de la pandémie, des conditions météorologiques défavorables et une priorisation des entraves majeures avec nos partenaires, les travaux de pavage du tablier du pont Jacques-Cartier n'ont été réalisés qu'à 50 % durant le premier trimestre. Cette situation entraînera un retard dans l'un des contrats d'acier en cours de réalisation sur la section 7 du pont;
- + Le projet de réfection des éléments d'acier et de peinture de la zone d'éclaboussure et du dessous du tablier de la section 7 du pont se poursuivra entre les piles 25 et 26 en 2020-2021. Un deuxième contrat a été adjugé durant le troisième trimestre de 2019-2020 pour la réfection des éléments d'acier et le peinture dans la zone entre les piles 23 et 24. Bien que la pandémie ait retardé la reprise des travaux de construction déjà entamés, la préparation des documents d'appel d'offres ainsi que les appels d'offres ont progressé tel que planifié pour le lot subséquent de travaux sous le tablier, entre les piles 23 et 24;
- + Le second projet de réfection et de peinture d'acier de la section 7 avait été reporté en raison d'un enjeu relié aux tirants d'ancrages et à l'installation de plateformes de travail. Des analyses ont été réalisées et des

mesures de mitigation proposées afin d'adresser cet enjeu. Le projet a débuté au premier trimestre de 2020-2021;

- + Une étude d'avant-projet portant sur l'augmentation de l'offre de services aux usagers des transports actifs est en cours. L'objectif de cette étude est de permettre le passage sécuritaire des cyclistes et piétons tout au long de l'année, de réduire les risques d'accident en plus d'améliorer la convivialité et la sécurité des utilisateurs, le tout dans une approche de vision globale du réseau et de développement durable;
- + Un rapport d'étude d'avant-projet détaillé et une étude complémentaire pour approfondir le volet sismique afin d'assurer la pérennité du pavillon de l'île Sainte-Hélène ont été déposés au cours du troisième trimestre de 2019-2020. Compte tenu des conclusions préliminaires de l'analyse sismique et des coûts reliés à celles-ci, le volet sismique sera inclus à un autre projet de renforcement sismique global. Le lancement de ce projet est prévu au deuxième trimestre de 2020-2021;
- + L'appel d'offres pour le contrat de construction du nouveau bâtiment et pour l'aménagement de la cour adjacente pour le service Opérations et entretien s'est terminé lors du premier trimestre de 2020-2021. La mobilisation de l'Entrepreneur ainsi que le début des travaux sont prévus au second trimestre de 2020-2021.

Pont Champlain et Estacade

Le premier trimestre de 2020-2021 a été marqué par le début des activités en chantier sur le site des travaux liés à la déconstruction du pont Champlain d'origine. L'annonce du soumissionnaire sélectionné pour le contrat de conception-construction, Nouvel Horizon Saint-Laurent S.E.N.C., a été publiée en mars 2020. Suivant cette annonce, les travaux préliminaires autorisés ont débuté.

Les premières activités de déconstruction en chantier auront lieu du côté de l'Île-des-Sœurs. Ces activités, visant la déconstruction de la section du pont entre la culée 44W et la pile 42W, seront exécutées au deuxième trimestre de 2020-2021 tel que prévu.

En ce qui concerne l'Estacade du pont Champlain, la Société a complété les inspections et procédé à la sécurisation des appareils d'appuis jugés critiques, et ce, afin d'assurer le bon comportement de la structure, laquelle sera utilisée pour le transport des matériaux dans le cadre des travaux de déconstruction du pont Champlain d'origine.

Autoroute Bonaventure

Les travaux de maintien de l'autoroute Bonaventure se poursuivent. Deux (2) appels d'offres ont été lancés en avril 2020 et fermés en juin 2020 pour les travaux des deux (2) prochaines années, soit les travaux de planage-pavage et les travaux de réparation de poutres-caisson. Les soumissions sont en évaluation.

Une modification à l'avant-projet de reconfiguration des sections 11 et 12 de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain a été approuvée en mai 2020. Cette modification permettra entre autres de réaliser toutes les activités nécessaires aux études d'avant-projet reliées à l'optimisation du système de confinement des hydrocarbures, dans le respect des engagements de PJCCI eu égard aux objectifs du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASC). À noter que les études d'optimisation du système de confinement ont entraîné une prolongation de l'échéancier de l'avant-projet de sept (7) mois, retardant la date prévue de début des travaux du futur projet d'un (1) an, soit d'avril 2022 à avril 2023.

Pont Honoré-Mercier

Le programme de réfection majeure visant la réparation des piles et le remplacement du revêtement de peinture, qui a fait l'objet d'une optimisation au cours des derniers trimestres de l'exercice 2019-2020, a suivi son cours durant le premier trimestre de 2020-2021. Bien que la pandémie ait retardé la reprise des travaux de construction déjà entamés, la préparation des documents d'appel d'offres ainsi que les appels d'offres ont progressé tel que planifié pour les lots subséquents.

Afin de mener à terme les études d'avant-projet visant le raccordement de la piste multifonctionnelle du pont au réseau municipal, la validation de stabilité des talus ainsi que l'aménagement d'un parcours mémorial, la réalisation d'investigations terrains est nécessaire. Les échéanciers initiaux ont été ajustés pour prendre en compte les activités de coordination nécessaires avec les autorités locales. Ces échéanciers doivent à nouveau être ajustés, les restrictions sur le territoire en lien avec la pandémie ayant un effet direct sur la planification des investigations. Selon les développements, les échéanciers seront confirmés au cours du second trimestre de 2020-2021.

3.3.3 Environnement et Développement durable

PJCCI participe au PASCFC administré par Environnement et Changement climatique Canada pour la mise en place des mesures d'atténuation afin de contenir et traiter les eaux souterraines contaminées des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (Secteurs Est et Ouest) en bordure du fleuve St-Laurent.

L'exploitation du système du secteur Est est en cours. Cette solution technologique vise à stopper la migration des hydrocarbures vers le fleuve Saint-Laurent.

Le système de confinement et de traitement du secteur Ouest fait l'objet d'un partenariat avec le gouvernement du Québec (ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques). PJCCI assure présentement le transfert de connaissances à une firme externe qui fournira à PJCCI, pour les trois (3) prochaines années, le support technique nécessaire ayant pour but d'assurer en tout temps le fonctionnement de ce système complexe composé d'une barrière hydraulique de 32 puits de captation et d'une usine de traitement.

De manière à gérer les risques environnementaux et à répondre aux objectifs corporatifs et aux objectifs du gouvernement du Canada en matière d'environnement et de développement durable, une série d'initiatives s'est poursuivie au cours de la dernière année :

- + La Société procède à l'élaboration d'un plan exhaustif de caractérisation de ses terrains qui, une fois complété, permettra d'établir avec une plus grande précision l'ensemble des actions requises à l'assainissement et au contrôle des contaminants lors de la réalisation des projets et ainsi réduire les risques liés à ces enjeux;
- + La communication interne sur l'arrimage futur de la démarche interne de développement durable avec la *Loi fédérale sur le développement durable* (LFDD) et sa stratégie sous-jacente a été complétée. PJCCI prépare actuellement, sur une base volontaire, sa nouvelle stratégie de développement durable en vertu de la LFDD qui sera déposée aux instances concernées en octobre 2020;
- + La signature récente du contrat de déconstruction du pont Champlain d'origine ouvre la porte aux divers programmes élaborés dans le cadre de ce projet. Les programmes de traçabilité des matériaux, la carboneutralité du projet, les projets de recherche in situ et ex situ, la planification de la mise en valeur des actifs en bordure du fleuve via des activités de consultation et de co-conception avec le public et les démarches pour une reconnaissance externe de leadership en matière de développement durable seront réalisés parallèlement aux travaux de déconstruction dans le cadre de cet ambitieux projet.

3.3.4 Santé et sécurité au travail (SST)

Le service SST poursuit la mise à jour du programme de gestion en SST de la Société. Ce programme est évolutif et couvre maintenant la gestion du Comité local SST ainsi que la gestion de la protection respiratoire. De plus, des procédures de travail sécuritaire ont été développées afin d'évaluer et d'encadrer les risques présents dans l'environnement de travail, notamment ceux liés aux contraintes thermiques. L'ensemble de cette démarche est réalisé en collaboration avec le Comité local SST et avec les services concernés afin de refléter la vision de la réalité SST de la Société.

3.3.5 Financement durable

PJCCI est principalement financée par voie de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Des revenus d'autres sources, soit des baux et des permis, contribuent à son financement, mais de façon très minimale. PJCCI

doit optimiser les travaux d'entretien et de réfection des infrastructures qui vieillissent afin d'en maximiser la durée de vie et la sécurité.

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

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest), malgré le financement reçu pour les années 2018-2019 à 2022-2023 et les fonds du PASCF, le besoin de financement à long terme sur une période de quinze (15) ans (calculé à partir de 2016-2017) demeure impératif.

3.3.6 Gestion des ressources humaines

Pour demeurer une organisation attrayante et en constante évolution, PJCCI met en œuvre des actions pour stimuler le développement et l'engagement de ses employés dans un environnement innovant, tout en assurant un climat de bienveillance et collaboratif.

Pour retenir ses employés, PJCCI voit au développement professionnel et à la relève en mettant leurs talents à contribution, le tout en ligné avec le plan stratégique 2020-2023.

La démarche de santé et mieux-être basée sur la norme « Entreprise en santé » et la démarche sur le multiculturalisme sont en cours de réalisation. Des comités multidisciplinaires de déploiement ont été formés pour développer et réaliser les activités des plans d'action.

PJCCI a également débuté le développement de sa marque Employeur. L'élaboration et le déploiement du plan d'action ont permis de consolider les attentes et de lancer le projet dont la réalisation est prévue sur une période de trois (3) ans.

Ces initiatives en gestion des ressources humaines visent à améliorer l'expérience employé et à stimuler la reconnaissance organisationnelle, le tout afin de positionner PJCCI en tant qu'Employeur de choix.

3.3.7 Technologies de l'information (TI)

Dans sa gestion des risques TI, PJCCI a adjugé un contrat pour la continuité des affaires qui comprend trois (3) phases soit :

- 1- Structure et cadre de gestion;
- 2- Analyse des répercussions sur les opérations (ARO);
- 3- Stratégie de continuité des affaires.

La phase 1 a permis de développer un cadre de gestion ainsi que des procédures liées à la continuité des affaires. Ce guide sert à appuyer le Comité de continuité des affaires dans son rôle de maintenir les plans de continuité, de sensibiliser les parties prenantes et de former les employés aux requis relatifs à la continuité des affaires. La direction TI assurera le lien entre le volet stratégique de la haute direction et le volet opérationnel de chacune des directions.

La phase 2 consistait à mettre à jour l'ARO en réévaluant les fonctions critiques. Elle a permis d'identifier les fonctions clés, les applications et les programmes informatiques essentiels aux opérations. Cette phase a aussi permis d'identifier des éléments additionnels critiques au déroulement des opérations de la Société et qui deviendront la base de référence qui permettra de soutenir les directions de PJCCI dans le développement de leur stratégie de continuité des affaires de la phase 3.

Dans le cadre du volet proactif de la gestion de risque, PJCCI a fait l'acquisition d'un nouvel outil de sensibilisation à la sécurité informatique. Un test d'hameçonnage généralisé a été réalisé auprès des employés et d'autres tests d'intrusion seront effectués au cours du 3^e trimestre 2020-2021.

De plus, une stratégie pour améliorer la posture de sécurité sera préparée en vue d'un déploiement à l'automne 2020.

Le volet réactif de la gestion de risque s'est poursuivi avec la documentation du processus d'incidents majeurs, incluant des gabarits de communication dans le but d'assurer une prise en charge réussie des incidents informatiques tout en diminuant la dépendance aux ressources clés.

3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 328 M\$.

(en milliers de dollars)	Au 30 juin 2020			Au 30 juin 2019		
	Opérations	Capital	Total	Opérations	Capital	Total
Budget principal des dépenses	278 758	48 862	327 620	250 507	72 181	322 688
Financement disponible	278 758	48 862	327 620	250 507	72 181	322 688
Crédits parlementaires ⁽¹⁾						
+ Utilisés	27 720	5 296	33 016	27 073	11 748	38 821
+ Requis	251 038	43 566	294 604	223 434	60 433	283 867
Total crédits parlementaires	278 758	48 862	327 620	250 507	72 181	322 688

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



+ SECTION 4
ÉTATS FINANCIERS NON-AUDITÉS
INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2020-2021

4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2020-2021

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2020, les états financiers non audités intérimaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces états financiers non audités intérimaires.

4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

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

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

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



Sandra Martel, ing.
Première dirigeante



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

28 août 2020

4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(Non audité – en dollars canadiens)

	30 juin 2020	31 mars 2020
	\$	\$
Actifs financiers		
Trésorerie	39 370 832	33 506 048
Débiteurs (Note 4.6.3)	11 995 546	1 841 819
Total des actifs financiers	51 366 378	35 347 867
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (Note 4.6.4)	45 238 772	29 003 524
Avantages sociaux futurs	569 262	530 545
Retenues contractuelles (Note 4.6.5)	3 920 770	4 214 047
Revenus reportés	213 503	229 907
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	34 576 000	34 396 000
Total des passifs	84 518 307	68 374 023
Dette nette	(33 151 929)	(33 026 156)
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	604 182 665	606 449 339
Charges payées d'avance	972 940	1 065 886
Total des actifs non financiers	605 155 605	607 515 225
Excédent accumulé	572 003 676	574 489 069

ÉVENTUALITÉS, DÉCONSTRUCTION DU PONT CHAMPLAIN D'ORIGINE

(Notes 4.6.9 et 4.7)

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

Approuvé par le Conseil d'administration



Administrateur



Administrateur

4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2020

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Trois (3) mois terminés le	
	31 mars 2021	30 juin 2020	30 juin 2019
	Budget	Réel trimestre	Réel trimestre
	\$	\$	\$
Revenus			
Baux et permis	597 000	123 760	148 881
Intérêts	793 000	124 487	196 003
Autres sources	---	433	14 510
Total des revenus	1 390 000	248 680	359 394
Charges (Note 4.6.11)			
Entretien	273 669 000	30 066 687	32 460 570
Fonctionnement	4 554 000	952 227	748 407
Administration	17 879 000	4 396 063	4 406 947
Obligations environnementales	(1 585 000)	335 345	875 931
Total des charges	294 517 000	35 750 322	38 491 855
Déficit avant financement du gouvernement du Canada	(293 127 000)	(35 501 642)	(38 132 461)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 4.6.12)	278 758 000	27 720 091	27 073 303
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 4.6.12)	48 862 000	5 296 158	11 747 885
(Déficit) excédent lié aux activités	34 493 000	(2 485 393)	688 727
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	604 451 000	574 489 069	565 896 680
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	638 944 000	572 003 676	566 585 407

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

4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2020

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Trois (3) mois terminés le	
	31 mars 2021	30 juin 2020	30 juin 2019
	Budget	Réel trimestre	Réel trimestre
	\$	\$	\$
(Déficit) excédent de l'exercice lié aux activités	34 493 000	(2 485 393)	688 727
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(62 776 000)	(5 296 158)	(11 747 885)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	29 868 000	7 562 832	10 687 385
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(32 908 000)	2 266 674	(1 060 500)
Acquisition de charges payées d'avance	---	(287 597)	(325 670)
Utilisation de charges payées d'avance	---	380 543	329 214
Total de la variation due aux charges payées d'avance	---	92 946	3 544
(Augmentation) diminution de la dette nette	1 585 000	(125 773)	(368 229)
Dette nette au début de l'exercice	(22 822 000)	(33 026 156)	(24 910 855)
Dette nette à la fin de l'exercice	(21 237 000)	(33 151 929)	(25 279 084)

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

4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2020

(Non audité – en dollars canadiens)

	Trois (3) mois terminés le	
	30 juin 2020	30 juin 2019
	Réel trimestre	Réel trimestre
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
(Déficit) excédent de l'exercice	(2 485 393)	688 727
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	7 562 832	10 687 385
Variation des obligations environnementales	320 000	696 000
Variation des autres éléments		
Augmentation des débiteurs	(10 153 727)	(3 220 496)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	14 225 590	(3 130 177)
Augmentation des avantages sociaux futurs	38 717	6 773
Diminution des retenues contractuelles	(293 277)	(1 374 369)
Diminution des revenus reportés	(16 404)	(20 977)
Diminution des charges payées d'avance	92 946	3 544
Diminution des obligations environnementales	(140 000)	(331 000)
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	9 151 284	4 005 410
Activités d'investissement en immobilisations corporelles		
Sorties de fonds relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(3 286 500)	(13 541 680)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(3 286 500)	(13 541 680)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	5 864 784	(9 536 270)
Trésorerie au début de l'exercice	33 506 048	47 832 852
Trésorerie à la fin de l'exercice	39 370 832	38 296 582

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

4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES

4.6.1 Pouvoirs et activités

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

Depuis le 1^{er} décembre 1978, la Société a la responsabilité de la gestion, de l'entretien et du contrôle du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain d'origine ainsi que d'une section de l'autoroute Bonaventure. Le 1^{er} octobre 1998, conformément à une directive émise par le ministre des Transports en vertu de la Loi maritime du Canada, la Société a obtenu la responsabilité de gérer la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville. Le 2 décembre 1999, la gestion de l'Estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) a été transférée du ministre des Transports à la Société. Le 1^{er} avril 2015, un décret visant le transfert des approches sud et nord du pont Champlain a fait en sorte que la Société n'est plus responsable de la gestion et de l'entretien des terrains et structures constituant les actifs cédés. Par lettre datée du 3 mai 2018, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités confirmait que la Société était mandatée pour entreprendre la déconstruction du pont Champlain d'origine dans le respect des principes de développement durable prônés par la Société.

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

La Société n'est pas assujettie aux lois de l'impôt sur le revenu.

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

4.6.2 Méthodes comptables importantes

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

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

Transferts gouvernementaux

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

Immobilisations corporelles

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

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

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

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

- Ponts et routes - entre 5 et 48 ans;
- Véhicules et équipements - entre 3 et 10 ans;
- Améliorations locatives - le moindre entre la durée de vie utile ou la durée du bail.

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

Constatation des revenus

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

Avantages sociaux futurs

- **Régime de retraite** : Tous les employés de la Société sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (« le Régime »). Il s'agit d'un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et la Société doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice financier. Aux termes des textes de loi en vigueur, la Société n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou des carences de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les employés rendent les services et elles représentent l'obligation totale de la Société au titre des prestations de retraite. La Société n'est pas tenue par la loi de combler les déficits actuariels du Régime.
- **Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées** : Les employés ont droit à des jours de congé de maladie et à des indemnités d'accident de travail, tel que le prévoient leurs conditions d'emploi. Les employés de la Société sont assujettis à la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*. Ils se voient verser annuellement la portion non utilisée de leurs jours de congé de maladie. Ces paiements annuels sont comptabilisés directement dans les charges courantes de l'exercice. Avant le 9 décembre 2016, les employés syndiqués accumulaient les jours de congé de maladie non utilisés qui étaient monnayables à leur départ. Suite au renouvellement de leur convention collective en décembre 2016, les syndiqués n'ont plus la possibilité d'accumuler les jours de congé de maladie non utilisés qui étaient monnayables au moment de leur départ. Les employés ayant des soldes de congés non utilisés en banque se sont fait offrir de les conserver jusqu'à leur départ ou de les monnayer. De plus, la Société comptabilise le coût des indemnités d'accident de travail à verser lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Le passif que représentent ces avantages est établi selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de l'âge des employés, des années de service, de la probabilité de départ et de l'espérance de vie moyenne. Ces

hypothèses sont révisées annuellement. Les avantages postérieurs à l'emploi et les absences rémunérées sont comptabilisés à la valeur actualisée.

Obligations environnementales

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

Instruments financiers

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

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

CATÉGORIES	INSTRUMENTS FINANCIERS	ÉVALUATION
Actifs financiers	Trésorerie Débiteurs (autres que les taxes à recevoir)	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	Créditeurs et charges à payer Retenues contractuelles	Coût ou coût après amortissement

Éventualités

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

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

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

Incertitude relative à la mesure

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

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

Données budgétaires

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

4.6.3 Débiteurs

Les débiteurs sont constitués des éléments suivants :

	30 juin 2020	31 mars 2020
	\$	\$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	---	402 327
Taxes à recevoir	1 302 174	844 759
Refacturation de travaux à des partenaires d'affaires	134 727	88 396
Autres débiteurs	199 166	506 337
Avance sur contrat	10 359 479	---
Total des débiteurs	11 995 546	1 841 819

4.6.4 Crédoiteurs et charges à payer

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

	30 juin 2020	31 mars 2020
	\$	\$
Fournisseurs et frais courus	32 866 094	27 501 335
Salaires et charges sociales	2 214 029	1 502 189
Sommes à payer au gouvernement du Canada	10 158 649	---
Total des crédoiteurs et charges à payer	45 238 772	29 003 524

4.6.5 Retenues contractuelles

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

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

4.6.6 Obligations environnementales

La Société procède à un inventaire de tous les terrains sous sa gestion dans le but de classer leur état environnemental et prioriser les interventions si requises. Le portefeuille de la Société compte un certain nombre de terrains dont les sols sont contaminés au-delà des critères acceptables. Les terrains concernés se situent sous le pont Jacques-Cartier, sous le pont Champlain d'origine et aux abords de l'autoroute Bonaventure.

PJCCI a relevé un total de seize (16) sites (seize (16) au 31 mars 2020) qui pourraient être contaminés et devoir faire l'objet d'une évaluation, d'un assainissement ou d'une stratégie de gestion de risques et d'un suivi. Parmi ces seize (16) sites, quatre (4) ont été évalués pour lesquels des mesures d'assainissement ou stratégies de gestion de risques sont mises en place ou prévues et pour lesquels un passif de 34 576 000 \$ (34 396 000 \$ au 31 mars 2020) a été comptabilisé.

Aucun passif n'a été comptabilisé pour les douze (12) autres sites. Certains de ces douze (12) sites sont à différents stades d'essais et d'évaluation et si l'assainissement ou une stratégie de gestion de risques est nécessaire, un passif sera comptabilisé dès qu'une estimation raisonnable pourra être déterminée. Quant aux autres sites, PJCCI ne prévoit pas renoncer à des avantages économiques futurs vu l'absence probable d'incidence environnementale ou de menace significative pour la santé humaine.

Le tableau suivant présente les montants totaux estimatifs du passif environnemental par secteur, lesquels reposent sur les hypothèses suivantes :


- Les taux d'actualisation sont déterminés en fonction de la courbe réelle de rendement coupon zéro pour les obligations du gouvernement du Canada, publiées par la Banque du Canada. Le taux d'actualisation varie de 0,26 % à 0,84 % (31 mars 2020 – 0,37 % à 1,14 %);
- Le taux d'inflation de 3,01 % (31 mars 2020 – 3,07 %) est basé sur l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels.

Secteurs	30 juin 2020 (\$)		31 mars 2020 (\$)	
	Passif non-actualisé et inflationné	Passif actualisé et inflationné	Passif non-actualisé et inflationné	Passif actualisé et inflationné
Autoroute Bonaventure : Secteur Est ⁽¹⁾	21 592 000	20 503 000	21 718 000	20 189 000
Autoroute Bonaventure : Secteur Ouest ⁽¹⁾	7 837 000	7 506 000	8 150 000	7 653 000
Pont Jacques-Cartier ⁽²⁾	2 767 000	2 756 000	2 769 000	2 752 000
Pont Champlain d'origine ⁽³⁾	3 832 000	3 811 000	3 836 000	3 802 000
Total	36 028 000	34 576 000	36 473 000	34 396 000

(1) Secteurs Est et Ouest de l'autoroute Bonaventure

Au 30 juin 2020, le dossier environnemental prioritaire pour la Société demeure celui des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal. Ces terrains, gérés par la Société depuis 1978, sont situés sur une partie et à proximité d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La Société a effectué depuis 2003 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des eaux souterraines contaminées au-delà des critères acceptables. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral a privilégié le choix de solutions intégrées au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions, soit le secteur Est et le secteur Ouest.

Pour le secteur Est, les opérations de confinement et de pompage ont débuté en 2018. Pour le secteur Ouest, le confinement des eaux souterraines et l'exploitation de l'usine de traitement ont débuté en 2017. La Société assure la gérance de ce projet. La portion des coûts assumée par la Société pour le secteur Ouest est de 50 % des coûts totaux à encourir.



Les obligations des secteurs Est et Ouest représentent la meilleure estimation de la direction des charges prévues pour les opérations de confinement et de pompage et sont basées sur les coûts des contrats déjà octroyés. La durée des opérations incluse dans les obligations en lien avec les secteurs Est et Ouest est estimée à quinze (15) ans. La durée des opérations sera au-delà de cette période, mais il est impossible pour le moment de déterminer les coûts au-delà de quinze (15) ans. Il n'y a aucune valeur résiduelle aux projets.

(2) Terrains sous le pont Jacques-Cartier

En ce qui a trait aux terrains sous le pont Jacques-Cartier, la Société procède à des études de caractérisation afin de classifier les sites contaminés et déterminer si la Société doit assainir les terrains ou adopter une stratégie de gestion de risques pour limiter la contamination. Pour une section de ces terrains, une étude a confirmé la présence de matières résiduelles et de sols contaminés par des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et des métaux dont le niveau dépasse les normes environnementales acceptables. La contamination découle d'anciennes opérations commerciales et industrielles. L'obligation représente la meilleure estimation de la direction des coûts prévus des travaux d'aménagement requis pour gérer les eaux de drainage provenant du pont Jacques-Cartier et est fondée sur l'information disponible à la date des états financiers intérimaires. La Société prévoit débiter certains travaux de décontamination au cours de l'été 2020, travaux qui s'échelonnent sur une période d'environ deux (2) ans.

(3) Terrains sous le pont Champlain d'origine

La Société a évalué l'état environnemental des terrains situés sous le pont Champlain d'origine sur la base de résultats de caractérisations effectuées sur des terrains adjacents. Ces caractérisations ont confirmé la présence de sols contaminés par des métaux, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et hydrocarbures pétroliers (HP) au-delà des critères acceptables. La contamination découle de sols de remblai provenant de sources inconnues. L'obligation représente la meilleure estimation de la direction des coûts prévus pour effectuer la gestion des sols qui seront excavés sous le pont et est fondée sur l'information disponible à la date des états financiers intérimaires. La gestion des sols qui seront excavés sous le pont est prévue dans le cadre des travaux de déconstruction, lesquels sont prévus débiter au cours de l'été 2020 et s'échelonnent sur une période d'environ 43 mois.

4.6.7 Immobilisations corporelles

(Non audités – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Améliorations locatives	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
COÛT						
1 ^{er} avril 2019	5 250 117	831 725 962	3 982 922	1 255 644	21 006 519	863 221 164
Acquisitions	---	19 314 554	934 194	(63 653)	29 177 587	49 362 682
Dispositions	---	---	(196 420)	---	---	(196 420)
Transferts	---	17 870 262	---	---	(17 870 262)	---
31 mars 2020	5 250 117	868 910 778	4 720 696	1 191 991	32 313 844	912 387 426
Acquisitions	---	167 982	426 209	---	4 701 967	5 296 158
Dispositions	---	---	---	---	---	---
Transferts	---	---	---	---	---	---
30 juin 2020	5 250 117	869 078 760	5 146 905	1 191 991	37 015 811	917 683 584
AMORTISSEMENT ACCUMULÉ						
1 ^{er} avril 2019	---	270 597 313	2 442 849	162 834	---	273 202 996
Amortissement	---	32 281 396	361 555	282 194	---	32 925 145
Dispositions	---	---	(190 054)	---	---	(190 054)
31 mars 2020	---	302 878 709	2 614 350	445 028	---	305 938 087
Amortissement	---	7 392 153	99 373	71 306	---	7 562 832
Dispositions	---	---	---	---	---	---
30 juin 2020	---	310 270 862	2 713 723	516 334	---	313 500 919
VALEUR COMPTABLE NETTE						
31 mars 2020	5 250 117	566 032 069	2 106 346	746 963	32 313 844	606 449 339
30 juin 2020	5 250 117	558 807 898	2 433 182	675 657	37 015 811	604 182 665

Au 30 juin 2020, le poste « Crédoiteurs et charges à payer » inclut des acquisitions liées à des immobilisations corporelles de 11 522 363 \$ (9 512 705 \$ au 31 mars 2020).

4.6.8 Capital-actions

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

4.6.9 Éventualités

Poursuites et réclamations

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

Au 30 juin 2020, il existe des actifs éventuels qui font l'objet de négociations avec des partenaires d'affaires et dont le montant estimatif ne peut être déterminé. Les actifs éventuels ne sont pas comptabilisés dans les états financiers intermédiaires.

Autres éventualités

La Société a obtenu un permis pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Advenant la résiliation de ce permis, la Société devra enlever ses installations à ses frais. Au 30 juin 2020, ni le propriétaire des terrains, ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Par conséquent, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté.

La Société détient certaines structures érigées sur des terrains dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Le propriétaire des terrains pourrait reprendre les terrains advenant un changement d'utilisation de ces derniers, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces terrains. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté.

4.6.10 Opérations entre apparentés

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

4.6.11 Charges selon leur objet

	30 juin 2020	30 juin 2019
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	17 255 386	16 820 799
Obligations environnementales	335 345	875 931
Amortissement des immobilisations corporelles	7 562 833	10 687 385
Salaires et avantages sociaux	6 137 939	5 442 473
Services professionnels	2 291 025	2 699 215
Biens et services	2 167 794	1 966 052
Total des charges	35 750 322	38 491 855

4.6.12 Crédits parlementaires

	30 juin 2020	30 juin 2019
	\$	\$
Crédits parlementaires demandés	33 841 351	40 192 014
Retenues contractuelles à long terme	(825 102)	(1 370 826)
Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits	33 016 249	38 821 188
Répartition		
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	27 720 091	27 073 303
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	5 296 158	11 747 885
Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits	33 016 249	38 821 188

4.7 Déconstruction du pont Champlain d'origine

Par lettre datée du 3 mai 2018, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités confirmait que la Société était mandatée pour entreprendre la déconstruction du pont Champlain d'origine dans le respect des principes de développement durable prônés par la Société.

Le 5 mars 2020, la Société annonçait le soumissionnaire sélectionné dans le cadre du processus d'approvisionnement du contrat de conception-construction. Le contrat a été signé le 26 juin 2020.



Participez à la conversation

JacquesCartierChamplain.ca

Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube

