



Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada



RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

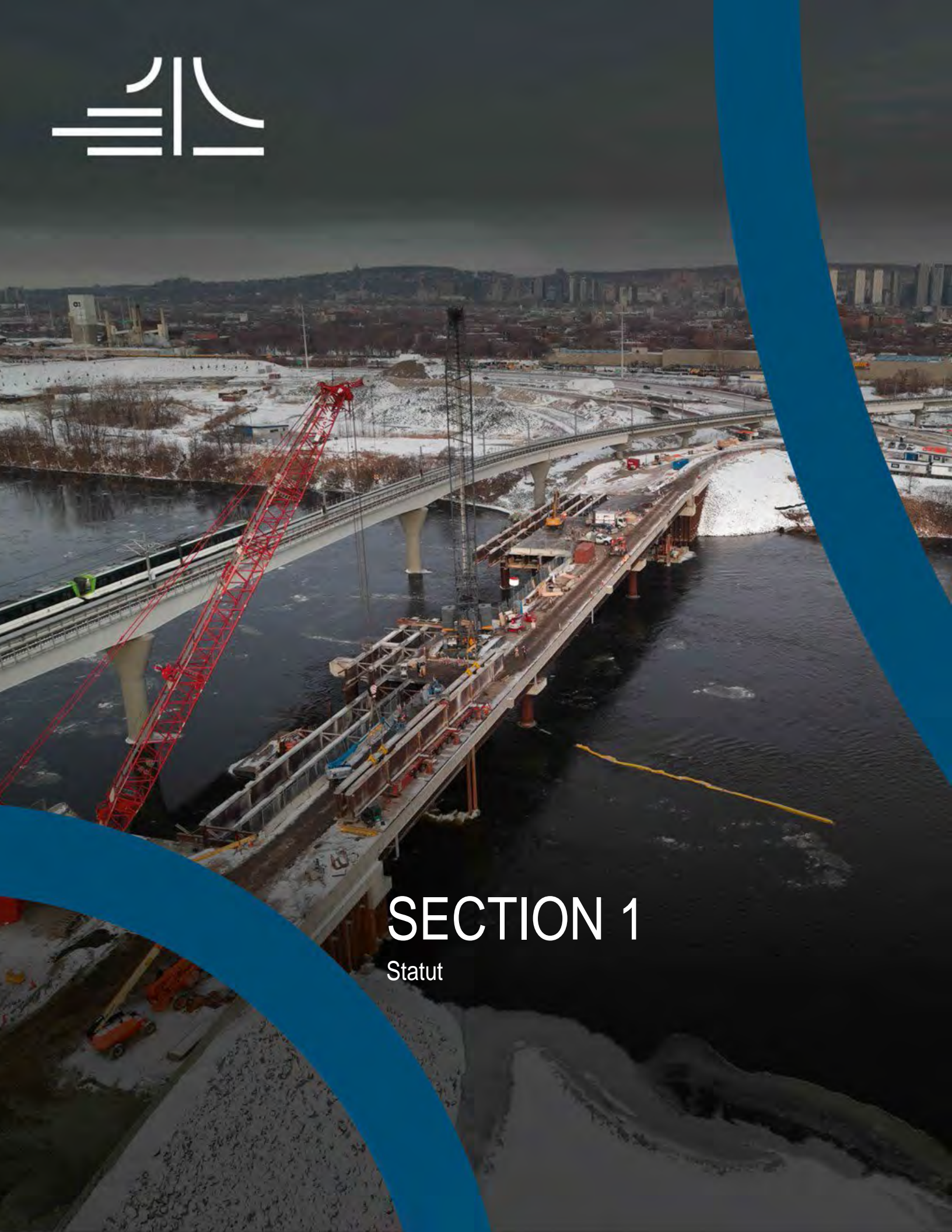
3^e trimestre (T3) 2024-2025

Pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2024



TABLE DES MATIÈRES

1. STATUT	4
1.1 MANDAT	4
1.2 MISSION, VISION ET VALEURS	5
2. RÉTROSPECTIVE DU 3^e TRIMESTRE DE 2024-2025	7
2.1 SOMMAIRE	7
2.2 PERSPECTIVES	7
2.3 CHANGEMENTS IMPORTANTS	8
3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS	10
3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS	10
3.2 FLUX DE TRÉSORERIE	11
3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES	11
3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS	17
4. ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON AUDITÉS DE PJCCI 2024-2025	19
4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE	19
4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 2024	20
4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES NEUF MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2024	21
4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES NEUF MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2024	22
4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES NEUF MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2024	23
4.6 NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON AUDITÉS	24



SECTION 1

Statut

1. STATUT

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (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). Le 13 février 2014, PJCCI est devenue société d'État mère inscrite à la Partie I de l'Annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

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

1.1 MANDAT

PJCCI est gestionnaire de plusieurs ponts, d'une autoroute et d'un tunnel de juridiction fédérale situés dans la grande région de Montréal, soit le pont Jacques-Cartier, la section fédérale du pont Honoré-Mercier, la section fédérale de l'autoroute Bonaventure, le tunnel de Melocheville et l'Estacade. PJCCI est également responsable des terrains constituant l'emprise de ces infrastructures, incluant les terrains dans le corridor du pont Champlain d'origine et les futurs aménagements qui y sont prévus.

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

- + de la mobilité sur les voies de circulation et les voies de mobilité active;
- + de l'exploitation;
- + 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 la protection de l'environnement.

De plus, depuis le 12 novembre 2024, PJCCI est propriétaire et gestionnaire de la structure du pont de Québec, à l'exception du corridor du tablier ferroviaire, lequel est la propriété de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Le tablier routier et la piste polyvalente, quant à eux, sont sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

Par ailleurs, en vertu d'un protocole d'entente, PJCCI fournit des services de soutien technique à Logement, Infrastructures et Collectivités Canada (LICC), dans le cadre du projet du corridor du pont Samuel-De Champlain (CPSDC) durant la période d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation.



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 T3 de 2024-2025



2. RÉTROSPECTIVE DU 3^e TRIMESTRE DE 2024-2025

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la LGFP et de la directive du Conseil du Trésor du Canada sur les normes comptables : GC 5200 Rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Il présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 31 décembre 2024 (T3). Il doit être lu conjointement avec les états financiers intérimaires non audités 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 intérimaires non audités de la Société établis conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

2.1 SOMMAIRE

PJCCI déclare un déficit de 17,7 M\$ pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2024 (29,1 M\$ au 31 décembre 2023). Cette diminution du déficit de 11,4 M\$ est principalement attribuable à l'augmentation des travaux d'entretien régulier et majeurs capitalisables par rapport à l'exercice précédent. Le déficit avant le financement public est de 164,3 M\$ au 31 décembre 2024 (144,1 M\$ au 31 décembre 2023).

La dette nette a légèrement diminué, totalisant 117,4 M\$ au 31 décembre 2024 (118,1 M\$ au 31 mars 2024).

Les acquisitions d'immobilisations totalisent, pour la période, 8,3 M\$ (10,0 M\$ au 31 décembre 2023).

2.2 PERSPECTIVES

La section de l'autoroute Bonaventure constituée de voies au sol est à la fin de sa vie utile. Une vision de boulevard, bordé d'un corridor vert doté de voies de mobilité active le long du fleuve Saint-Laurent, a été retenue pour sa reconfiguration afin d'arrimer la fonctionnalité et la vocation du secteur aux nouveaux corridors voisins qui ont récemment été reconstruits. Le financement de ce projet a été approuvé et les travaux de reconfiguration sont prévus débuter en 2025-2026. L'annonce publique effectuée en décembre 2023 a officialisé le lancement de ce grand projet pour les Montréalais.

Par son engagement dans ce projet, qui permettra de répondre aux usages évolutifs en mobilité, en plus d'améliorer considérablement le milieu de vie de la collectivité, PJCCI est fière de contribuer à l'atteinte de diverses cibles de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) 2022 à 2026.

PJCCI est en phase de planification d'une démarche participative avec la Ville de Montréal afin d'établir une vision commune pour la reconfiguration de l'approche nord du pont Jacques-Cartier. Les travaux visés par cette démarche sont prévus à partir de l'exercice financier 2031-2032.



2.3 CHANGEMENTS IMPORTANTS

Le 15 mai 2024, le premier ministre Justin Trudeau a annoncé la conclusion d'une entente avec le CN en vue de rapatrier le pont de Québec au gouvernement du Canada et d'assurer la viabilité à long terme de cette infrastructure historique et essentielle. Dans cette optique, le 12 novembre 2024, le CN transférait à Sa Majesté du chef du Canada la structure du pont de Québec, à l'exception du corridor du tablier ferroviaire, lequel demeure la propriété du CN. Le tablier routier et la piste polyvalente, quant à eux, demeurent sous la responsabilité du MTMD. Le même jour, Sa Majesté cédait à PJCCI la propriété et la gestion de cette structure emblématique.

Le 17 décembre 2024, Me Éric Michaud a été nommé administrateur du conseil d'administration de la Société pour un mandat de trois ans, en remplacement de Dale Ellen Williams, dont le mandat a pris fin. Par ailleurs, le processus de sélection pour la nomination d'un nouveau président du conseil d'administration, lancé à l'automne 2024 par le gouvernement du Canada, est toujours en cours.

Le nouveau plan stratégique de la Société pour 2025-2030 a été élaboré au cours du troisième trimestre et a été approuvé par le conseil d'administration. Ce plan est prévu entrer en vigueur le 1^{er} avril 2025.



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 neuf mois terminés le 31 décembre 2024, les actifs financiers totaux ont augmenté de 7,0 M\$ pour atteindre 55,2 M\$ comparativement à 48,2 M\$ au 31 mars 2024. Cette augmentation s'explique principalement par une augmentation des débiteurs de 22,5 M\$, laquelle est atténuée par la diminution de la position de trésorerie de 15,5 M\$.

Passif

Les créiteurs et charges à payer ont augmenté de 7,0 M\$, passant de 37,8 M\$ au 31 mars 2024 à 44,8 M\$ au 31 décembre 2024. Cette augmentation est principalement attribuable au volume des travaux réalisés.

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 totalisent 8,1 M\$ au 31 décembre 2024 (9,0 M\$ au 31 mars 2024). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

Actifs non financiers

Les actifs non financiers totalisent 639,8 M\$ au 31 décembre 2024, une diminution de 18,4 M\$ comparativement au 31 mars 2024 (658,2 M\$). Cette diminution est principalement attribuable aux immobilisations corporelles nettes de l'amortissement qui ont diminué de 17,4 M\$ pour un total de 639,1 M\$ comparativement à 656,5 M\$ au 31 mars 2024.

Financement du gouvernement

Le tableau suivant résume le financement public pour le troisième trimestre de l'exercice en cours au 31 décembre 2024:

(en milliers de dollars)	Troisième trimestre		Cumulatif (neuf mois)	
	2024-2025	2023-2024	2024-2025	2023-2024
Financement public pour les charges d'exploitation	45 313	35 424	138 379	104 969
Financement public pour les immobilisations corporelles	8 932	5 557	8 267	10 022
TOTAL	54 245	40 981	146 646	114 991

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

3.1.2 Charges

Entretien et déconstruction

Au cours des neuf mois terminés le 31 décembre 2024, les charges d'entretien et déconstruction ont représenté 83,3 % (77,7 % au 31 décembre 2023) des charges totales cumulatives.

Pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2024, les charges d'entretien et déconstruction, incluant l'amortissement, totalisent 138,6 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- + 29,4 M\$ en travaux pour le pont Jacques-Cartier;
- + 0,2 M\$ en travaux pour le pont de Québec;
- + 6,7 M\$ en travaux pour la déconstruction du pont Champlain d'origine;
- + 20,7 M\$ en travaux pour le pont de contournement de l'Île des Sœurs;
- + 3,8 M\$ en travaux pour l'Estacade;
- + 24,5 M\$ en travaux pour le pont Honoré-Mercier;
- + 26,3 M\$ en travaux pour l'autoroute Bonaventure;
- + 4,3 M\$ en travaux pour la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure;
- + 3,2 M\$ en travaux pour le tunnel de Melocheville;
- + 13,1 M\$ en salaires et avantages sociaux;
- + 6,4 M\$ pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges de fonctionnement des neuf premiers mois totalisent 3,1 M\$ (3,0 M\$ au 31 décembre 2023). Celles-ci représentent 1,9 % des charges totales (2,1 % au 31 décembre 2023).

Administration

Les charges administratives des neuf premiers mois de l'exercice s'élèvent à 13,8 M\$ (14,1 M\$ au 31 décembre 2023).

3.2 FLUX DE TRÉSORERIE

La position de trésorerie a diminué de 15,5 M\$ au 31 décembre 2024 pour un solde de 27,7 M\$ (43,2 M\$ au 31 mars 2024). Cette diminution est principalement attribuable à l'augmentation du volume des travaux réalisés. Au 31 décembre 2024, la somme nette à recevoir des ministères et organismes gouvernementaux totalise 26,6 M\$ (3,8 M\$ au 31 mars 2024).

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 sécurité et la mobilité des usagers tout en assurant la pérennité 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 que la Société doit atténuer afin d'assurer la sécurité des infrastructures, ainsi que celle des usagers au quotidien.

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.

La Société souhaite toujours se positionner comme chef de file en gestion d'infrastructures en maximisant la durée de vie de ses actifs et par une démarche en gestion d'actifs inspirée des meilleures pratiques dans le domaine et calquée sur la norme ISO 55000.

À cette fin, PJCCI a élaboré un plan stratégique en gestion d'actifs qui est en cours de réalisation. Un exercice de maturité est prévu d'ici la fin de l'exercice 2024-2025.

3.3.2 Grands projets

Pont Jacques-Cartier

Afin d'assurer la pérennité de l'ouvrage, un plan de remise à niveau a été élaboré et comprend les travaux suivants pour l'exercice en cours :

- + La conception détaillée pour la réhabilitation du pavillon de l'Île Sainte-Hélène a été complétée au cours du quatrième trimestre de 2023-2024. Le projet consiste à remettre à niveau le bâtiment, un élément structurel du pont, en fonction des critères de pérennité et de sécurité visant à prolonger sa durée de vie de plus de 75 ans. Les travaux devraient débuter au printemps 2025 et se poursuivre jusqu'au printemps 2027;
- + Au cours du troisième trimestre de 2024-2025, la conception détaillée pour la démolition du bâtiment de la Plaza et la reconfiguration des terrains limitrophes a été complétée. La Société a également lancé l'appel d'offres pour les travaux de construction, qui sont toujours prévus débuter au quatrième trimestre de 2024-2025;
- + L'étude d'avant-projet détaillé pour la réfection et le renforcement de l'acier sur plusieurs sections du pont, dans le cadre du programme d'entretien majeur, a été complétée au cours du présent trimestre;
- + La conception détaillée pour la réfection des piles 23 et 26 ainsi que des tirants d'ancrages débutera au quatrième trimestre de 2024-2025 et se poursuivra jusqu'en décembre 2025;
- + Le pont Jacques-Cartier est localisé dans une zone d'activité sismique et n'a pas été conçu, à l'époque de sa construction, pour résister aux charges générées par un événement sismique puisque de telles normes n'existaient pas. Suite à une récente étude, un programme prévoit l'intégration des concepts de réhabilitation sismique aux travaux prévus dans le cadre des programmes d'acier et de piles en béton. Une telle intégration serait prévue sur une période d'environ 25 ans. La conception détaillée pour le renforcement sismique du pont au niveau du pavillon a débuté et se poursuivra jusqu'en 2027;
- + L'étude préliminaire pour les travaux de planage et de pavage du pont, des rampes de la section 5 et des approches sud et nord a débuté au troisième trimestre de 2023-2024 pour des travaux s'échelonnant sur deux ans, de 2027 à 2029, et dont l'échéancier précis prendra en compte les travaux alors en cours au tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le cas échéant, afin d'assurer la fluidité de la circulation.

Héritage Champlain

Les travaux de construction du projet Héritage Champlain se poursuivent selon l'échéancier global du projet. Les travaux sont prévus se terminer au troisième trimestre de 2025-2026.

La Société a lancé l'appel d'offres pour la construction d'une piste multifonctionnelle à l'approche du pont Samuel-De Champlain, à Brossard, durant le deuxième trimestre de 2024-2025 et le contrat de construction a été adjugé en novembre 2024. Le début des travaux est toujours prévu au quatrième trimestre de 2024-2025.

Pont de Québec

Un appel de propositions pour des services professionnels en gestion d'actifs pour des inspections, des études de capacité portante et autres services connexes a été lancé au cours du troisième trimestre, faisant suite au transfert de la structure à PJCCI en novembre 2024.

Un deuxième appel de propositions pour des services professionnels de conception détaillée visant des travaux ciblés et prioritaires de réfection et renforcement de la structure d'acier et de peinture a également été lancé au cours du trimestre.

Par ailleurs, un contrat pour des travaux de réparation d'acier et de peinture, lesquels avaient été amorcés en 2024 par le CN, a été cédé à PJCCI durant le troisième trimestre et une reprise des travaux est prévue à compter de mars 2025, et ce, jusqu'à l'hiver 2025-2026.

Pont de contournement de l'Île des Sœurs

Les travaux de déconstruction du pont de contournement de l'Île des Sœurs ont été substantiellement complétés au cours du trimestre et l'entrepreneur s'est démobilisé.

Estacade

Selon les résultats du programme de suivi de la durée de vie des semelles de l'Estacade, un programme de maintien d'actifs standard serait suffisant pour assurer une durée de vie de plus de 60 ans. Un contrat de conception détaillée a été octroyé à la fin du troisième trimestre de 2023-2024. Les plans et devis ont été complétés au cours du présent trimestre et la Société prévoit lancer l'appel d'offres pour les travaux de construction au quatrième trimestre de 2024-2025.

Autoroute Bonaventure

Le projet de reconstruction des sections 11 et 12 de l'autoroute en boulevard à trois voies par direction et dont la troisième voie est gérée de façon dynamique, est en cours. L'ensemble des activités de conception se poursuivent selon l'échéancier global du projet.

Les travaux de stabilisation des berges sont complétés. Pour ce qui est du boulevard, incluant le corridor vert, la conception sera terminée au quatrième trimestre de 2024-2025, pour un début des travaux prévu au deuxième trimestre de 2025-2026.

L'ensemble des travaux est prévu être complété au troisième trimestre de 2029-2030.

La coordination du volet environnemental et la démarche participative avec les différents intervenants se poursuivent.

En ce qui concerne le maintien du pont Clément et des autres infrastructures de PJCCI sur l'île des Sœurs, les travaux de réfection ont débuté en juin 2024 et se poursuivront jusqu'en 2026-2027. Par ailleurs, les travaux de réfection de la structure de béton de la section élevée de l'autoroute Bonaventure ont débuté au premier trimestre de 2024-2025 et se poursuivront également jusqu'en 2026-2027.

Pont Honoré-Mercier

Le programme de réfection majeure visant la réparation des piles et le remplacement du revêtement de peinture s'est poursuivi conformément aux échéanciers prévus. Les travaux s'échelonnent jusqu'en 2026-2027. D'autres travaux similaires sont planifiés pour les années à venir, notamment dans les secteurs de la Voie maritime du Saint-Laurent et sur l'Île Maline.

En ce qui concerne l'aménagement d'un parcours à l'approche sud du pont, qui fait l'objet d'échanges soutenus avec la Première Nation mohawk de Kahnawà:ke, l'étude d'avant-projet devrait être complétée au quatrième trimestre de 2024-2025. Une coordination régulière avec le Mohawk Council of Kahnawà:ke (MCK) est effectuée afin d'assurer l'acceptabilité sociale des nouveaux aménagements. Un deuxième exercice de consultation, élargie, de la communauté relativement au parcours a été réalisé au premier trimestre de 2024-2025 et les résultats préliminaires ont été émis au cours du deuxième trimestre. Cette seconde consultation portait sur les deux concepts d'aménagement du site retenus par le groupe de travail mis sur pied à cette fin et qui incluait des membres de la communauté mohawk. Le groupe de travail s'est de nouveau réuni à l'automne 2024 afin de travailler sur le scénario privilégié à partir des résultats de la deuxième consultation.

Tunnel de Melocheville

La conception détaillée visant le remplacement du pont P-113 et divers travaux de mise à niveau du tunnel de Melocheville progresse tel que planifié. Le pont P-113 est situé à l'approche ouest du tunnel et traverse le cours

d'eau Le Petit Canal. Ayant atteint la fin de sa durée de vie et en raison des conditions hydrauliques existantes, il doit être remplacé. Le lancement de l'appel d'offres pour le contrat de construction est prévu au quatrième trimestre de 2024-2025.

Le contrat d'ingénierie pour la réalisation d'une étude d'avant-projet portant sur l'amélioration de la gestion des eaux et divers autres travaux de mise à niveau du tunnel a été adjugé au troisième trimestre et l'étude est prévue débuter au quatrième trimestre de 2024-2025.

Corridor du pont Samuel-De Champlain

La phase initiale du protocole d'entente entre PJCCI et LICC pour du soutien technique dans le cadre du projet du CPSDC, et qui vise principalement à assurer le transfert de connaissances, est toujours en cours.

3.3.3 Environnement et Développement durable

De manière à gérer les risques environnementaux et répondre aux objectifs corporatifs et à ceux du gouvernement du Canada en matière d'environnement et de développement durable, les initiatives suivantes se sont poursuivies au cours du troisième trimestre de 2024-2025 :

- + Les caractérisations des terrains de PJCCI sont toujours en cours, lesquelles permettront de déterminer avec une plus grande précision les actions requises à l'assainissement et au contrôle des contaminants lors de la réalisation des projets et réduire les risques liés à ces enjeux;
- + La Société participe au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF), administré par Environnement et Changements climatiques Canada, pour la mise en place de mesures d'atténuation qui permettront, entre autres, de procéder éventuellement à la fermeture de certains sites (pour lesquels aucune autre mesure environnementale n'aura été considérée comme requise). À cette fin, PJCCI a obtenu une réponse favorable à sa demande de financement dans le cadre de la cinquième phase du PASCF, qui s'échelonne sur la période 2025 à 2030;
- + Pour répondre à la nouvelle SFDD 2022 à 2026, PJCCI a retenu les six objectifs de développement durable (ODD) suivants, lesquels constituent les piliers de sa Stratégie de développement durable (SDD) 2023 à 2027, en tenant compte de la mission et des activités de PJCCI :

Objectif 9	Favoriser l'innovation et les infrastructures vertes au Canada;
Objectif 10	Faire progresser la réconciliation avec les peuples autochtones et prendre des mesures pour réduire les inégalités (ODD obligatoire);
Objectif 11	Améliorer l'accès au logement abordable, à l'air pur, aux transports, aux parcs et aux espaces verts, ainsi qu'au patrimoine culturel au Canada;
Objectif 12	Réduire les déchets et passer à des véhicules zéro émission (ODD obligatoire);
Objectif 13	Prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts (ODD obligatoire);
Objectif 15	Protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne;

- + Le premier rapport d'étape de PJCCI sur le progrès réalisé dans la mise en œuvre de sa SDD 2023 à 2027, couvrant l'exercice 2023-2024, a été déposé au Parlement le 31 octobre 2024 et publié sur le site Internet de la Société;
- + PJCCI poursuit le développement et l'implantation d'un système de gestion environnementale (SGE) décentralisé. Dans le cadre de ce SGE, un processus pour le suivi des déchets générés par la direction, Opérations et Entretien est maintenant implanté.

3.3.4 Santé et sécurité au travail (SST)

La matrice des formations SST de la Société est complétée à 96 %, soit au-delà du seuil fixé à 85 %. Les nouveaux modes de communication prévus au plan de communication SST ont été mis en œuvre. Le protocole SST pour les travaux au pont de Québec est en cours d'élaboration. Avec l'appui des comités locaux SST, l'importance de la SST au sein de la Société est constamment mise de l'avant, toujours dans l'objectif de « Zéro blessure par choix ».

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 permis ainsi que des revenus d'intérêts contribuent à son financement, mais de façon marginale.

PJCCI s'est vu accorder un nouveau cycle de financement pour les années 2023-2024 à 2027-2028 afin de réaliser les travaux de base d'entretien et de maintien d'actifs planifiés et ainsi assurer la mobilité des usagers, la sécurité, et la pérennité des infrastructures. De plus, une enveloppe de financement a été accordée pour la réalisation du projet de reconfiguration de l'autoroute Bonaventure, financement qui s'échelonne jusqu'en 2031-2032.

3.3.6 Gestion des ressources humaines

Pour réaliser sa mission et sa vision, PJCCI doit demeurer une organisation attrayante, inclusive et en constante évolution. À cet effet, 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 de collaboration.

Afin de fidéliser ses employés, PJCCI met les talents de chacun à contribution, en utilisant notamment comme leviers le développement des compétences individuelles et collectives (pour renforcer les capacités de la main-d'œuvre), et l'évolution des pratiques de gestion et du leadership au sein de l'organisation, dans un environnement de plus en plus numérique.

PJCCI a poursuivi ses activités pour faire vivre sa marque employeur interne Ensemble, ON CRÉE – LE LIEN, en s'appuyant sur les éléments distinctifs qui reflètent l'expérience-employé vécue dans l'organisation. Les stratégies de lancement de la marque employeur externe TRAVERSEZ-CHEZ NOUS ont été déployées et la campagne externe est en cours.

La mise en œuvre de la démarche de santé et mieux-être au travail et de la démarche sur l'équité, la diversité et l'inclusion se poursuit au sein de l'organisation. Un comité multidisciplinaire est en place pour déployer les plans d'action, et pour réaliser et suivre les activités.


Par ailleurs, PJCCI a complété sa démarche d'équité salariale dans le respect de la *Loi sur l'équité salariale* au printemps 2024 et a débuté son exercice d'actualisation.

L'ensemble de ces initiatives en gestion des ressources humaines vise à améliorer l'expérience-employé et à faire évoluer la culture organisationnelle, afin que PJCCI continue de se positionner comme organisation qui a à cœur le développement et l'épanouissement de ses employés.

3.3.7 Ressources informationnelles (RI)

Dans le but de gérer et de minimiser ses risques en ressources informationnelles, PJCCI a mis en place une stratégie de continuité des affaires, laquelle est testée et révisée annuellement par le comité de plan de continuité des affaires. Les 14 fonctions d'affaires critiques incluent 7 fondations technologiques qui sont testées annuellement.

La stratégie de PJCCI pour améliorer la posture de sécurité se poursuit dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité des technologies de l'information et des systèmes. Un nouveau programme a été mis sur pied pour la période 2024-2027, lequel est intégré au plan directeur en RI, mentionné ci-dessous. Des tests d'intrusion sur l'infrastructure technologique de PJCCI ont été réalisés au deuxième trimestre de 2023-2024; les éléments d'améliorations sont inclus dans le programme 2024-2027 et leur mise en œuvre est commencée.



De plus, des tests d'hameçonnage et des activités de sensibilisation auprès des employés sont effectués en continu.

La direction, RI a également complété les orientations du plan directeur en RI basé sur les apprentissages du projet pilote Convergence (réalisé conjointement avec les directions, Finances, Ressources humaines et Approvisionnement) et sur la volonté de l'organisation d'aligner les RI aux orientations stratégiques pour soutenir sécuritairement les opérations et la prise de décisions. Le plan directeur en RI se décline en trois chantiers numériques pour la période 2024-2027 :

- Chantier #1 - Instaurer une culture du numérique durable;
- Chantier #2 - Favoriser des services performants et intégrés;
- Chantier #3 - Propulser l'innovation et renforcer la sécurité.

Dans le cadre du chantier #2, l'analyse des capacités systèmes du progiciel de gestion intégrée de la Société est débutée et servira d'intrant à la transformation de celui-ci.

3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS

Selon la planification financière, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 262,4 M\$.

(en milliers de dollars)	Au 31 décembre 2024			Au 31 décembre 2023		
	Opérations	Capital	Total	Opérations	Capital	Total
Budget principal des dépenses	194 725	67 689	262 414	153 745	77 805	231 550
Financement disponible	194 725	67 689	262 414	153 745	77 805	231 550
Reports de fonds ^{(1) (2)}	(20 154)	(5 357)	(25 511)	(23 159)	(19 300)	(42 459)
Autres ajustements	-	-	-	122	-	122
Financement disponible ajusté	174 571	62 332	236 903	130 708	58 505	189 213
Crédits parlementaires ⁽³⁾						
+ Utilisés	138 379	8 267	146 646	104 969	10 022	114 991
+ Requis	36 192	54 065	90 257	25 739	48 483	74 222
Total crédits parlementaires	174 571	62 332	236 903	130 708	58 505	189 213

(1) Report de fonds en cours d'approbation pour l'année 2024-2025.

(2) Report de fonds approuvé pour l'année 2023-2024.

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



SECTION 4

États financiers intermédiaires non audités
de PJCCI 2024-2025

4. ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON AUDITÉS DE PJCCI 2024-2025

Pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2024, les états financiers intérimaires non audités 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 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 et de la présentation fidèle de ces états financiers intérimaires 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 l'instruction émise 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 le règlement administratif de la Société.

Au 31 décembre 2024, le conseil d'administration est composé de six (6) administrateurs, incluant la première dirigeante et le président du conseil d'administration par intérim. Le conseil d'administration, 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.

La vérificatrice générale 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

Le 21 février 2025



Lucie Painchaud, CPA
Directrice principale, Administration et trésorière

4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 2024

(Non audité - en milliers de dollars canadiens)

	31 décembre 2024	31 mars 2024
	\$	\$
Actifs financiers		
Trésorerie	27 740	43 245
Débiteurs (Note 4.6.4)	27 473	4 925
Total des actifs financiers	55 213	48 170
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (Note 4.6.5)	44 805	37 815
Avantages sociaux futurs	123	149
Retenues contractuelles (Note 4.6.6)	8 057	8 998
Revenus reportés	310	269
Obligations environnementales (Note 4.6.7)	112 775	112 688
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (Note 4.6.8)	6 560	6 368
Total des passifs	172 630	166 287
Dette nette	(117 417)	(118 117)
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.9)	639 104	656 540
Charges payées d'avance	712	1 676
Total des actifs non financiers	639 816	658 216
Excédent accumulé (Note 4.6.10)	522 399	540 099

ÉVENTUALITÉS (NOTE 4.6.11)

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

Approuvé par le conseil d'administration



Administrateur



Administrateur

4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES NEUF MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2024

(Non audité - en milliers de dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le			
	31 mars 2025	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus					
Baux et permis	600	155	474	158	487
Intérêts	1 750	433	1 081	999	3 057
Autres sources	-	432	485	-	212
Total des revenus	2 350	1 020	2 040	1 157	3 756
Charges (Note 4.6.13)					
Entretien et déconstruction	197 388	46 710	138 592	37 132	114 918
Fonctionnement	8 100	1 094	3 110	982	3 036
Administration	25 230	4 794	13 801	4 252	14 052
Obligations environnementales	(10 556)	5 232	10 874	23 598	15 815
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	-	-	9	-	-
Total des charges (Note 4.6.13)	220 162	57 830	166 386	65 964	147 821
Déficit avant financement du gouvernement du Canada	(217 812)	(56 810)	(164 346)	(64 807)	(144 065)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	190 731	45 313	138 379	35 424	104 969
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	71 683	8 932	8 267	5 557	10 022
Transfert - Autre (Note 4.6.12)	-	-	-	6	6
Excédent (Déficit) de l'exercice lié aux activités	44 602	(2 565)	(17 700)	(23 820)	(29 068)
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	533 103	-	540 099	-	523 700
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	577 705	-	522 399	-	494 632

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

4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES NEUF MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2024

(Non audité - en milliers de dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le			
	31 mars 2025	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Excédent (Déficit) de l'exercice lié aux activités	44 602	(2 565)	(17 700)	(23 820)	(29 068)
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.9)	(71 683)	(8 932)	(8 267)	(5 557)	(10 022)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.9)	37 637	8 536	25 703	8 596	26 043
Total de la variation due aux immobilisations corporelles	(34 046)	(396)	17 436	3 039	16 021
Addition de charges payées d'avance	-	(13)	(247)	664	432
Utilisation de charges payées d'avance	-	380	1 211	(376)	679
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	367	964	288	1 111
Total de la variation de l'avance sur contrat	-	-	-	-	4 144
(Augmentation) diminution de la dette nette	10 556	(2 594)	700	(20 493)	(7 792)
Dette nette au début de l'exercice	(142 661)	-	(118 117)	-	(153 418)
Dette nette à la fin de l'exercice	(132 105)	-	(117 417)	-	(161 210)

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

4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES NEUF MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2024

(Non audité - en milliers de dollars canadiens)

	Neuf mois terminés le			
	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$
Activités de fonctionnement				
Déficit de l'exercice lié aux activités	(2 565)	(17 700)	(23 820)	(29 068)
Éléments sans effet sur la trésorerie				
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.9)	8 536	25 703	8 596	26 043
Variation des obligations environnementales	5 232	10 874	23 585	20 185
Variation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	64	192	53	156
Variation des autres éléments				
(Augmentation) diminution des débiteurs	(4 190)	(22 548)	(4 978)	31 075
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(4 821)	9 948	(36 873)	(19 671)
Diminution des avantages sociaux futurs	2	(26)	-	(71)
Augmentation (diminution) des retenues contractuelles	672	(941)	67	(1 387)
Diminution (augmentation) des revenus reportés	151	41	140	(3)
Diminution des charges payées d'avance	367	964	288	1 111
Diminution d'avance sur contrat	-	-	-	4 144
Diminution des obligations environnementales	(2 337)	(10 787)	(2 857)	(7 240)
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	1 111	(4 280)	(35 799)	25 274
Activités d'investissement en immobilisations corporelles				
Sorties de fonds relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(8 932)	(11 225)	(5 557)	(10 022)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(8 932)	(11 225)	(5 557)	(10 022)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(7 821)	(15 505)	(41 356)	15 252
Trésorerie au début de l'exercice	-	43 245	-	29 789
Trésorerie à la fin de l'exercice	-	27 740	-	45 041

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

4.6 NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON AUDITÉS

4.6.1 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. À titre de société d'État, elle est assujettie à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Le 1^{er} octobre 1998, elle est devenue filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL). Le 13 février 2014, telle qu'autorisée par un décret du gouverneur en conseil daté du 10 février 2014, la SPFL a cédé la totalité de ses actions de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée à la ministre des Transports au nom de Sa Majesté du chef du Canada. En vertu d'un second décret, le gouverneur en conseil a nommé le président du Conseil privé à titre de ministre de tutelle de la Société avec effet à compter du 13 février 2014. Depuis ce transfert, la Société est une société d'État mère inscrite à la Partie I de l'annexe III de la LGFP. Le 4 novembre 2015, en vertu d'un nouveau décret, le gouverneur en conseil a nommé le ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales à titre de ministre de tutelle de la Société.

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 (aujourd'hui déconstruit) 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 d'origine 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, à l'exception de quelques parcelles aux approches nord et sud. Le 12 novembre 2024, la propriété et la gestion de la structure du pont de Québec ont été cédés à la Société par le gouvernement du Canada. Le corridor du tablier ferroviaire demeure la propriété de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Le tablier routier et la piste polyvalente, quant à eux, sont sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (C.P. 2015-1112) en vertu de l'article 89 de la LGFP 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 intérimaires 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 interne de la Société.

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

Les immobilisations corporelles, incluant la portion capitalisée relative à l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, 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, routes et promenades : entre 2 et 48 ans;
- Bâtiments : 40 ans;
- Véhicules et équipements : entre 5 et 15 ans;
- Autres :
 - Mobilier : 10 ans;
 - Améliorations locatives : le moindre de la durée de vie utile ou la durée du bail;
 - Matériel informatique : 3 ans.

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

Constatation des revenus

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

Avantages sociaux futurs

RÉGIME DE RETRAITE

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

AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET ABSENCES RÉMUNÉRÉES

Les employés ont droit à des jours de congé de maladie et à des indemnités d'accident de travail, tel que le prévoient leurs conditions d'emploi. Les employés de la Société 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. La Société a enregistré un passif pour les employés ayant des soldes de congés non utilisés en banque à cette date et qui ont fait le choix de les conserver jusqu'à leur départ.

De plus, les employés de la Société étant assujettis à la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*, 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, qu'elle 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 charge d'Obligations environnementales au fur et à mesure qu'elles sont encourues.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

La Société comptabilise des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations dans la période au cours de laquelle naissent des obligations juridiques à cet égard, dans la mesure où tous les critères suivants sont respectés :

- Il existe une obligation juridique à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle;
- L'opération ou l'événement passé à l'origine du passif est survenu;
- Il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés;
- Il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

La valeur actualisée de l'obligation est comptabilisée à titre de passif à l'État de la situation financière alors que les coûts de mise hors service de l'immobilisation sont ajoutés à la valeur comptable de l'immobilisation corporelle correspondante (ou d'une de ses composantes) et amortis sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation.

Une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations peut survenir en relation avec une immobilisation qui n'est pas comptabilisée ou n'est plus en utilisation productive. Dans ce cas, le coût de la mise hors service de l'immobilisation est directement passé en charge à l'État des résultats.

Le solde du passif à l'État de la situation financière est la meilleure estimation de la Société pour retirer l'obligation de mise hors service.

Les flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations comprennent les coûts directement attribuables aux activités de mise hors service des immobilisations en cause et comprennent également les activités au titre du fonctionnement, de l'entretien et de la surveillance après la mise hors service qui font partie intégrante de la mise hors service de l'immobilisation corporelle. Les flux de trésorerie estimatifs sont établis d'après des études qui tiennent compte de diverses hypothèses sur les moyens à prendre et sur l'échéancier à suivre pour la mise hors service.

La Société révisé annuellement l'évaluation de ces obligations en fonction des diverses hypothèses et estimations inhérentes aux calculs, des progrès technologiques éventuels et de l'évolution des normes, lois et règlements applicables.

Si les critères ne sont pas respectés, la Société évalue alors si la situation se conforme à une éventualité et en fait la comptabilisation ou la divulgation appropriée.

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	Coût ou coût après amortissement
	Débiteurs (autres que les taxes à recevoir)	
Passifs financiers	Créditeurs et charges à payer	Coût ou coût après amortissement
	Retenues contractuelles	

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 ne peut être déterminée ou que le montant en cause ne peut 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 produise, 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 intérimaires se rapportent notamment à la durée de vie utile des immobilisations corporelles, aux transferts d'actifs, aux frais courus et aux réclamations de fournisseurs, au passif lié aux avantages sociaux futurs ainsi qu'aux éventualités.

Les passifs environnementaux et les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont également sujets à une incertitude relative à la mesure, en raison des technologies en constante évolution utilisées dans le cadre des activités d'assainissement des sites contaminés ou de mise hors service des immobilisations, de l'utilisation de la valeur actualisée des coûts estimés futurs, de l'inflation, de l'augmentation des taux d'intérêt, et du fait que tous les sites n'ont pas fait l'objet d'une évaluation complète de l'étendue et de la nature de l'assainissement. Des modifications apportées aux hypothèses sous-jacentes, à l'échéancier des dépenses et à la technologie utilisée, des révisions aux normes environnementales, ou des changements à la réglementation pourraient entraîner des changements importants aux passifs comptabilisés.

Données budgétaires

Les données budgétaires incluses aux états financiers intérimaires ont été fournies à titre de comparaison et ont été approuvées par le conseil d'administration. Les budgets de l'excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice ainsi que la dette nette au début de l'exercice présentés dans les états financiers de la Société sont ajustés annuellement pour tenir compte du réel au moment de produire le budget. Ils diffèrent ainsi des montants publiés de l'année précédente.

4.6.3 ADOPTION D'UNE NOUVELLE NORME COMPTABLE

Aucune nouvelle norme comptable n'a été adoptée au cours des neuf mois terminés le 31 décembre 2024.

4.6.4 DÉBITEURS

Les débiteurs sont constitués des éléments suivants :

	31 décembre 2024	31 mars 2024
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	\$	\$
Sommes à recevoir du gouvernement du Canada	24 246	1 428
Taxes à recevoir	2 330	2 427
Refacturation de travaux à des partenaires d'affaires	-	782
Autres débiteurs	897	288
Total des débiteurs	27 473	4 925

4.6.5 CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

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

	31 décembre 2024	31 mars 2024
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	\$	\$
Fournisseurs et frais courus	43 226	34 919
Salaires et charges sociales	1 579	2 896
Total des créditeurs et charges à payer	44 805	37 815

4.6.6 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 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.

4.6.7 OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

La Société procède à un inventaire de tous les terrains sous sa gestion afin de classifier 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 au pont Jacques-Cartier, à l'emplacement du pont Champlain d'origine et aux abords de l'autoroute Bonaventure.

La Société a relevé un total de 19 sites (19 au 31 mars 2024) 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. Pour huit (8) des 19 sites (six (6) au 31 mars 2024), des mesures d'assainissement ou stratégies de gestion de risques sont mises en place ou prévues pour lesquelles un passif de 112,8 M\$ (112,7 M\$ au 31 mars 2024) a été comptabilisé.

En ce qui concerne les 11 sites qui n'ont pas fait l'objet de stratégies de gestion de risques ou de mesures d'assainissement (13 au 31 mars 2024), neuf (9) d'entre eux sont à différents stades des essais et des évaluations (11 au 31 mars 2024). Si l'assainissement ou une stratégie de gestion de risques est nécessaire, la Société prévoit abandonner des avantages économiques futurs à cet effet et un passif sera comptabilisé dès qu'une estimation raisonnable pourra être déterminée. Quant aux deux (2) autres sites, la Société 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 au 31 décembre 2024, qui 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 au 31 décembre 2024 varie de 2,85 % à 3,30 % (au 31 mars 2024 – 3,39 % à 4,53 %);
- Le taux d'inflation de 3,69 % au 31 décembre 2024 (au 31 mars 2024 – 3,61 %) est basé sur l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels.

<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	31 décembre 2024		31 mars 2024	
	\$		\$	
Secteurs	Passif non actualisé et inflationné	Passif actualisé et inflationné	Passif non actualisé et inflationné	Passif actualisé et inflationné
Autoroute Bonaventure : Secteur Est ⁽¹⁾	15 848	12 197	15 062	11 407
Autoroute Bonaventure : Secteur Ouest ⁽¹⁾	8 247	6 488	7 954	6 168
Autoroute Bonaventure – Reconfiguration ⁽²⁾	104 530	93 058	107 116	92 183
Autoroute Bonaventure – Secteur de l'île des Sœurs ⁽³⁾	115	112	444	418
Héritage Champlain ⁽⁴⁾	734	713	2 680	2 512
Pont Jacques-Cartier ⁽⁵⁾	214	207	-	-
Total	129 688	112 775	133 256	112 688

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

Au 31 décembre 2024, le dossier environnemental prioritaire pour la Société demeure celui des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure. Ces terrains, gérés par la Société depuis 1978, sont situés sur une partie et à proximité d'un ancien site d'enfouissement exploité 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 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

privilegié 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, de traitement 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 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 15 ans. Il n'y a aucune valeur résiduelle aux projets.

(2) Autoroute Bonaventure – Reconfiguration

La Société prévoit procéder à la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure en un boulevard. Cette section de l'autoroute étant située dans une zone fortement contaminée, le projet inclut un important volet environnemental. Différentes stratégies d'intervention environnementale seront déployées en fonction des divers enjeux relatifs au secteur. Ces stratégies visent notamment la protection des ouvrages de confinement d'hydrocarbures en phase flottante (HPF) par la stabilisation des berges, l'ajout d'un système de confinement et de traitement des eaux souterraines sur le tronçon situé à l'ouest du pont Clément, la gestion des biogaz, la stabilisation des sols affectés par la dégradation de matières résiduelles, la gestion des déblais générés par les travaux, la disposition des sols excédentaires et la mise en place de couches barrières de sol propre.

L'obligation représente la meilleure estimation de la direction des coûts prévus pour ces travaux pour la durée du projet ainsi que pour l'opération du système d'exploitation à long terme, dont la durée est présentement estimée à 15 ans. Cependant, la durée de l'opération du système sera au-delà de cette période, mais il est impossible pour le moment de déterminer les coûts au-delà de 15 ans. Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet. Cette estimation est basée sur des rapports d'experts et sur l'information disponible à la date des états financiers intérimaires.

(3) Autoroute Bonaventure – Secteur de l'île des Sœurs

Ce projet consiste à réhabiliter le pont Clément, les voies routières et les viaducs dans le secteur de l'île des Sœurs afin de prolonger la durée de vie des infrastructures. La stratégie de gestion environnementale pour ce projet consiste principalement à disposer des sols contaminés excavés aux fins des travaux de réhabilitation dans des sites autorisés selon les normes en vigueur. L'obligation représente la meilleure estimation, par la direction, des coûts nécessaires pour disposer de ces sols.

(4) Héritage Champlain

Ce projet consiste à réaménager les terrains libérés suite à la déconstruction du pont Champlain d'origine et à réaliser notamment des aménagements fauniques en vue de restaurer des habitats du poisson. Les caractérisations réalisées en 2023 ont confirmé la présence de sols contaminés. La stratégie de gestion environnementale pour ce projet consiste principalement en la gestion des déblais générés par les travaux, la disposition des sols excédentaires selon les normes en vigueur et la mise en place de couches barrières de sol propre. L'obligation représente la meilleure estimation, par la direction, des coûts nécessaires pour la gestion de ces sols.

(5) Pont Jacques-Cartier

Les projets prévus au pont Jacques-Cartier incluent la réhabilitation du pavillon de l'île Ste-Hélène, de même que la démolition et le réaménagement du secteur de la Plaza. Ce deuxième projet prévoit non seulement la démolition du bâtiment mais également la végétalisation du secteur avec la création de bassins de biorétention. Des caractérisations effectuées entre 2020-2021 et 2024-2025 démontrent des concentrations de sols contaminés au-delà des critères acceptables.

La stratégie environnementale pour ces deux projets consiste en la gestion des déblais générés par les travaux. Les sols excavés seront gérés selon les normes applicables en fonction de leur contamination et seront ainsi remplacés par des sols propres. L'obligation représente la meilleure estimation, par la direction, des coûts nécessaires pour la gestion de ces sols.

4.6.8 OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société a comptabilisé des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations pour le retrait de l'amiante dans un de ses bâtiments, et d'autres obligations liées à la remise en état de lots qu'elle occupe.

Les changements survenus au cours du trimestre dans les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations se détaillent comme suit :

	31 décembre 2024			31 mars 2024		
	\$			\$		
(en milliers de dollars canadiens)	Amiante	Obligation de remise en état	Total	Amiante	Obligation de remise en état	Total
Solde d'ouverture	45	6 323	6 368	45	6 750	6 795
Passifs réglés	-	-	-	-	(187)	(187)
Révision des estimations	-	-	-	(1)	(448)	(449)
Charge de désactualisation ⁽¹⁾	1	191	192	1	208	209
Solde de clôture	46	6 514	6 560	45	6 323	6 368

(1) La charge de désactualisation est le montant correspondant à l'augmentation de la valeur comptable d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation qui est attribuable à l'écoulement du temps.

Les dépenses futures non actualisées et ajustées en fonction de l'inflation liées aux projets et incluses dans le passif s'élèvent à 6,6 M\$ (au 31 mars 2024 – 6,4 M\$). Il n'existe aucun recouvrement estimé ni aucune garantie financière ou arrangement de financement relativement aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

Les principales hypothèses qui ont été utilisées pour déterminer le montant de la provision sont les suivantes :

Taux ou fourchette	31 décembre 2024		31 mars 2024	
	Amiante	Obligation de remise en état	Amiante	Obligation de remise en état
Taux d'actualisation	3,82 %	4,03 %	3,82 %	4,03 %
Période d'actualisation des dépenses	2 ans	1 an	2 ans	1 an
Durée estimative du règlement des dépenses	2 ans	1 an	2 ans	1 an

4.6.9 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	Terrains	Ponts, routes et promenades	Bâtiments	Véhicules et équipements	Autres	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
COÛT							
1er avril 2023	5 250	872 220	31 011	6 608	10 005	10 915	936 009
Acquisitions	-	997	113	200	380	18 125	19 815
Dispositions	-	-	-	-	-	-	-
Mise hors service	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	68	(68)	-
31 mars 2024	5 250	873 217	31 124	6 808	10 453	28 972	955 824
Acquisitions	-	-	-	-	41	12 408	12 449
Dispositions	-	-	(10)	-	-	(4 172)	(4 182)
Mise hors service	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-
31 décembre 2024	5 250	873 217	31 114	6 808	10 494	37 208	964 091
AMORTISSEMENT CUMULÉ							
1er avril 2023	-	255 600	2 094	2 122	4 814	-	264 630
Amortissement	-	30 814	780	547	2 513	-	34 654
Dispositions	-	-	-	-	-	-	-
Mise hors service	-	-	-	-	-	-	-
31 mars 2024	-	286 414	2 874	2 669	7 327	-	299 284
Amortissement	-	22 858	588	417	1 841	-	25 704
Dispositions	-	-	(1)	-	-	-	(1)
Mise hors service	-	-	-	-	-	-	-
31 décembre 2024	-	309 272	3 461	3 086	9 168	-	324 987
VALEUR COMPTABLE NETTE							
31 mars 2024	5 250	586 803	28 250	4 139	3 126	28 972	656 540
31 décembre 2024	5 250	563 945	27 653	3 722	1 326	37 208	639 104

4.6.10 CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé est de 50 actions sans valeur nominale, et la Société a émis et entièrement libéré une (1) action au montant de 100 \$.

4.6.11 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 31 décembre 2024, il existe un actif éventuel qui fait l'objet d'une action en justice intentée par la Société contre un entrepreneur et certains consultants et dont le montant estimatif ne peut être déterminé. Aucun actif éventuel n'est comptabilisé dans les états financiers intérimaires.

Autres éventualités

- a) La Société a signé des ententes pour placer, maintenir et utiliser des câbles ou conduits sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Advenant la résiliation de ces ententes, la Société devra enlever ses installations à ses frais. Au 31 décembre 2024, ni les propriétaires des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier les ententes. Par conséquent, aucun passif éventuel lié à ces immobilisations n'a été constaté.
- b) La Société détient une structure érigée sur des terrains dont le propriétaire a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Le propriétaire des terrains pourrait reprendre ces derniers advenant un changement de leur utilisation, et ce, sans aucune indemnité pour la structure construite à condition qu'elle soit 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 cette immobilisation n'a été constaté.
- c) La Société détient d'autres structures également érigées sur des terrains dont le propriétaire a transféré l'administration au gouvernement du Canada. Advenant qu'un de ces terrains ne soit plus requis ou cesse d'être utilisé aux fins pour lesquelles le transfert d'administration a été consenti, ce terrain devra être rétrocédé au propriétaire, lequel avisera si les ouvrages, constructions ou améliorations y dessus construits sont requis. Le terrain devra avoir été remis en bon état à la satisfaction du propriétaire et dans le respect des exigences environnementales convenues, le tout, sans compensation. Une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations a été comptabilisée pour la remise en état du lot d'eau sur lequel était construit le pont de contournement de l'Île des Sœurs dans le chenal (Note 4.6.8). Pour les autres terrains, il existe une incertitude quant au moment où l'obligation de remise en état pourrait avoir lieu. La Société n'est donc pas en mesure d'estimer les coûts de remise en état. Par conséquent, aucun passif lié à la mise hors service de ces immobilisations n'a été constaté.

4.6.12 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.

La Société comptabilise des revenus sous la rubrique « Autres sources » pour des services de soutien technique sur des infrastructures dans la province de Québec rendus dans le cadre d'une entente avec Infrastructure Canada (aujourd'hui Logement, Infrastructures et Collectivités Canada). Les sommes à recevoir sont incluses sous la rubrique « Autres débiteurs » de la note 4.6.4. Il n'existe aucun passif éventuel relativement à cette entente.

Au cours du trimestre terminé le 31 décembre 2024, Sa Majesté du chef du Canada, représenté par le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, a cédé la propriété de la structure du pont de Québec à la Société (sujet aux exclusions décrites à la note 4.6.1) en contrepartie de la somme de un (1) dollar. La juste valeur de l'immobilisation est toujours en cours d'évaluation.

4.6.13 CHARGES SELON LEUR OBJET

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	\$	\$
Entretien régulier et majeur	91 955	40 245
Déconstruction – Pont Champlain d'origine	1 806	29 406
Obligations environnementales	10 874	15 815
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	192	156
Amortissement des immobilisations corporelles	25 703	26 043
Salaires et avantages sociaux	19 936	17 927
Services professionnels	10 605	12 166
Biens et services	5 306	6 063
Pertes sur disposition d'immobilisations	9	-
Total des charges	166 386	147 821

4.6.14 CRÉDITS PARLEMENTAIRES

<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	31 décembre 2024 \$	31 décembre 2023 \$
Crédits parlementaires demandés	147 492	83 722
Utilisation du fonds de roulement	-	36 000
Retenues contractuelles à long terme	(846)	(4 731)
Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits	146 646	114 991
Répartition		
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	138 379	104 969
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	8 267	10 022
Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits	146 646	114 991



JacquesCartierChamplain.ca