



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

Canada



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

RAPPORT
ANNUEL
2014 – 2015

RAPPORT ANNUEL 2014–2015

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



CARTE DES STRUCTURES DE PJCCI

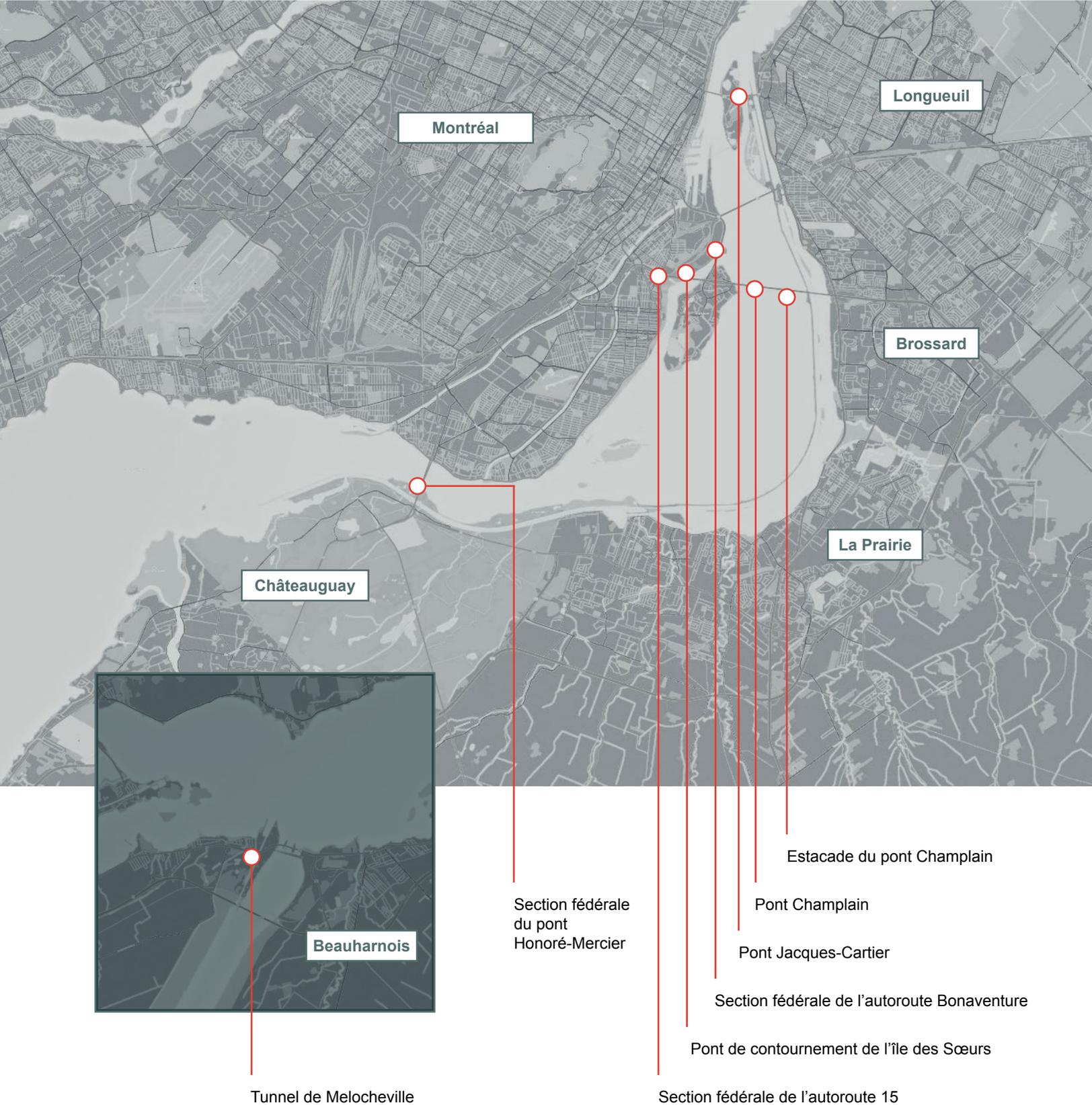


TABLE DES MATIÈRES

1. MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	7
2. MESSAGE DU PREMIER DIRIGEANT	9
3. GOUVERNANCE	11
3.1 Responsabilité et gouvernance	11
3.2 Rémunération des administrateurs du conseil d'administration	13
4. QUI SOMMES-NOUS ?	15
4.1 Statut	15
4.2 Mandat	16
4.3 Mission, vision et valeurs	17
4.4 Profil administratif et financement	19
4.5 Historique	20
5. PERFORMANCES D'ENTREPRISE	23
5.1 Points saillants	23
5.2 Architecture par activité de programme	32
5.3 Rétrospective financière des cinq derniers exercices	33
6. ANALYSE DE LA DIRECTION	35
6.1 Contexte opérationnel	35
6.1.1 Soutien de l'orientation du gouvernement en matière de restriction des dépenses	37
6.1.2 Modèles de circulation	38
6.1.3 Relations avec les partenaires	40
6.1.4 Intégrité	42
6.1.5 Obligations environnementales	43
6.2 Enjeux stratégiques et risques	44
6.3 Analyse des résultats	48
6.3.1 État de la situation financière	48
6.3.2 État des résultats	50
6.3.3 État des flux de trésorerie	55
7. ÉTATS FINANCIERS	59
ANNEXE A — EXAMEN DE RENDEMENT DE 2014-2015	81
ANNEXE B — CONSEIL D'ADMINISTRATION, ÉQUIPE DE DIRECTION ET COMITÉS	82
ANNEXE C — LISTE DES ABRÉVIATIONS	82



M. Paul T. Kefalas
Président du conseil
d'administration



M. Glen P. Carlin,
ing., F. SCGC
Premier dirigeant



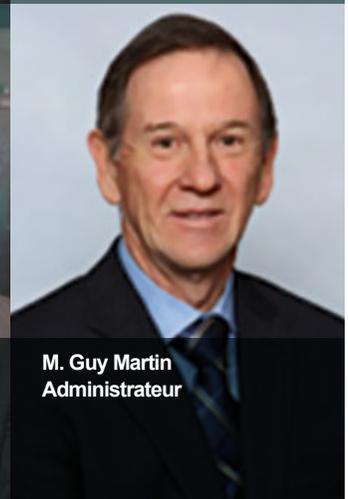
M. Serge Martel
Président adjoint
du conseil d'administration



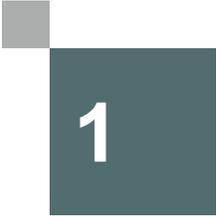
M^{me} Denise Hébert
Administratrice



M. John Papagiannis
Secrétaire général
(par intérim)



M. Guy Martin
Administrateur



1

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée gère un ensemble d'infrastructures d'envergure qui sont au cœur de l'activité socio-économique de Montréal. C'est plus de 130 millions de déplacements que ses ouvrages permettent annuellement! En misant sur l'expertise de ses équipes et une gestion serrée et préventive de ses ponts et structures, PJCCI veille à assurer un passage sécuritaire à ces millions d'usagers.

Pour être en mesure de rehausser la qualité de son travail et de prolonger la durabilité de ses infrastructures, PJCCI s'est dotée d'un plan d'entreprise quinquennal (2015-2020). Cet exercice de planification permettra non seulement à PJCCI de pleinement remplir sa mission avec rigueur et vision, mais l'amènera sans aucun doute à rayonner encore plus à titre de gestionnaire d'ouvrages majeurs se distinguant dans son domaine.

Les nombreux défis auxquels fait face la Société depuis quelques années sont autant d'occasions d'exercer son expertise technique et de démontrer son leadership dans la gestion responsable et préventive de ses actifs. C'est tout le personnel de la Société qui se rallie à cette mission.



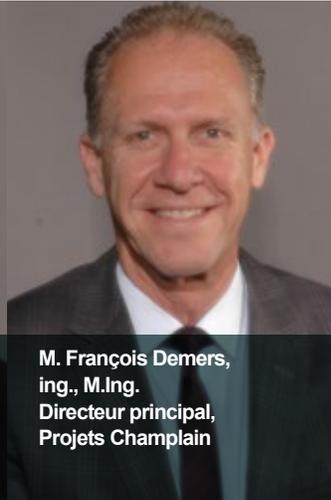
Paul T. Kefalas, président du conseil d'administration



M. Glen P. Carlin,
ing., F. SCGC
Premier dirigeant



Mme Anne-Marie Braconnier
Directrice, Communications
(par intérim)



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



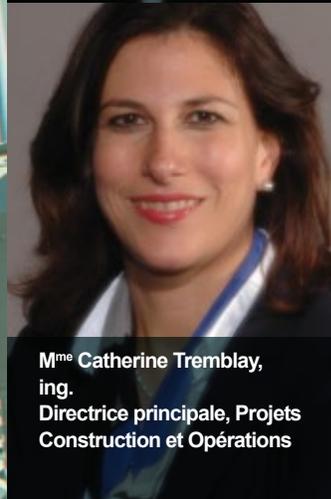
M. Claude Lachance,
CPA, CMA, MBA , ASC
Directeur principal,
Administration



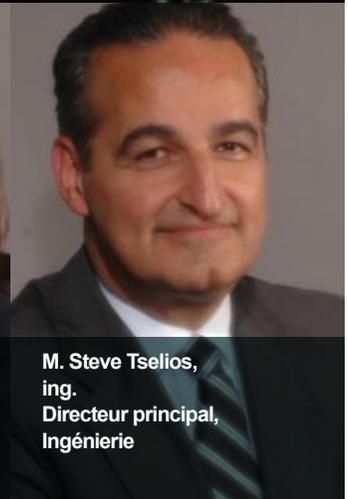
Mme Sylvie Lefebvre,
B.C.L.
Avocate-conseil



Mme Sandra Martel,
ing.
Directrice principale,
Planification et Technologies
de l'information



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



M. Steve Tselios,
ing.
Directeur principal,
Ingénierie

2

DIRECTION

MESSAGE DU PREMIER DIRIGEANT

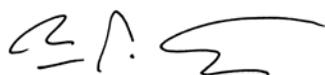
La Société place au centre de toutes ses actions sa mission d'assurer aux usagers un passage efficace et sécuritaire sur ses ouvrages qui comptent parmi les plus importants au pays. La complexité d'un parc d'infrastructures vieillissantes ne peut être sous-estimée, ce qui nous demande une grande rigueur, une planification détaillée ainsi que des gestionnaires engagés et responsables. Par une saine gestion et une vigie continue de l'état et du comportement de nos ponts et structures, nous poursuivons au quotidien notre mission.

Tout au long de l'année, nous avons mené avec efficacité nos analyses et notre suivi du pont Champlain en établissant une étroite collaboration avec des experts émérites. Leur apport nous aide à approfondir notre connaissance et notre savoir-faire dans la gestion d'une structure aussi essentielle pour la région de Montréal. Rappelons qu'en novembre 2013 une intervention d'urgence a dû être effectuée avec l'installation d'une superpoutre. Cette année, nous avons conclu cette opération en retirant la poutre temporaire et en installant un treillis d'acier modulaire permanent. Cette solution sera également implantée sous plus de 85 poutres de rive au cours des trois prochaines années afin d'assurer une sécurité maximum aux usagers.

L'année a également été marquée par la mise en service du pont de contournement de l'île des Sœurs – un ouvrage réalisé en deçà du budget et livré en avance sur l'échéancier initial. Nous sommes très fiers de ce projet qui démontre l'expertise de PJCCI dans la gestion de projets majeurs.

Par ailleurs, nous avons poursuivi nos grands chantiers sur les ponts Honoré-Mercier et Jacques-Cartier, sur l'autoroute Bonaventure et sur l'autoroute 15, toujours avec le même souci de rigueur et d'optimisation de nos interventions.

Tous ces grands projets et défis transforment notre organisation, la rendant plus performante, et c'est grâce à l'engagement de notre personnel que nous sommes en mesure d'assurer notre mandat envers la population.



Glen P. Carlin, premier dirigeant





3

GOVERNANCE

3.1 RESPONSABILITÉ ET GOUVERNANCE

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

Au 31 mars 2015, la Société est dirigée par un conseil d'administration composé de cinq administrateurs, y compris le président du conseil et le premier dirigeant. Les administrateurs sont nommés par le ministre, avec l'approbation du gouverneur en conseil, tandis que le président du conseil d'administration et le premier dirigeant sont nommés par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre.

COMITÉS DU CONSEIL

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

- Le *comité de gouvernance*, qui est responsable de l'évaluation de tous les aspects et de toutes les pratiques de régie de PJCCI. Son mandat est de proposer au conseil d'administration la façon dont la Société abordera les questions relatives à ses pratiques de régie et appliquera les lignes directrices relatives à la régie des sociétés d'État émises par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

- Le *comité d'audit*, dont les responsabilités sont telles que le prévoit la *Loi sur la gestion des finances publiques* (« LGFP »). Elles comprennent la surveillance des normes d'intégrité et de comportement de PJCCI, la surveillance de l'intégrité et de la crédibilité de ses rapports financiers, et la surveillance de ses systèmes et pratiques de contrôle interne.

- Le *comité des ressources humaines*, dont le principal rôle est de fournir des orientations à l'égard de l'élaboration de politiques, de programmes et de pratiques en matière de ressources humaines qui sont conformes à la mission, à la vision et aux valeurs de PJCCI ainsi qu'à son plan stratégique et à ses objectifs.

Le conseil d'administration a également formé les autres comités énumérés à l'annexe B, dont des comités de risque des grands projets. Ces comités consultatifs et non décisionnels voient à la bonne marche des projets majeurs.

RÉGIME DE VÉRIFICATION

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

PJCCI élabore des plans d'audits internes de ses opérations sur plusieurs années dans le but de déterminer, entre autres, si ses systèmes de gestion des risques, de contrôle et de gouvernance lui permettent de s'acquitter de sa mission de manière financièrement responsable, efficiente et efficace en conformité avec la législation applicable.

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



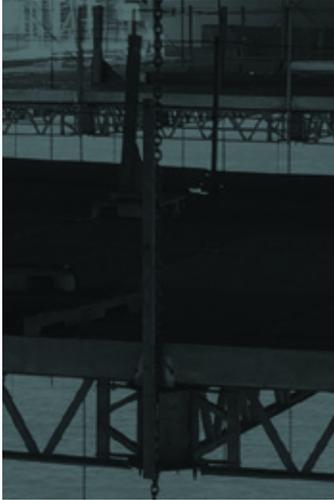


3.2 RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Les conditions d'embauche du premier dirigeant sont énoncées dans les *Conditions d'emploi et avantages sociaux particuliers aux personnes nommées par le gouverneur en conseil à des postes à temps plein*. L'échelle salariale du premier dirigeant (PPD 3) varie de 177 400 \$ à 208 600 \$. Celui-ci ne bénéficie d'aucun taux journalier pour assister aux réunions du conseil d'administration. Le gouverneur en conseil peut également accorder au premier dirigeant une prime au rendement atteignant 15 % de son salaire de base, en fonction du degré de réalisation de ses principaux objectifs de rendement.

PJCCI FAIT PREUVE DE VIGILANCE EN CE QUI CONCERNE L'UTILISATION DES FONDS PUBLICS ET RESPECTE L'ORIENTATION DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE RESTRICTION DES DÉPENSES.



4

QUI SOMMES-NOUS ?

4.1 STATUT

PJCCI a été constituée le 3 novembre 1978 et est régie par 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 mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la LGFP.

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

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

1978 » **1998** » **2014**
FÉVRIER

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

Filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux limitée

Société d'État mère

4.2 MANDAT

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

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

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



4.3 MISSION, VISION ET VALEURS

NOTRE MISSION

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

NOTRE VISION

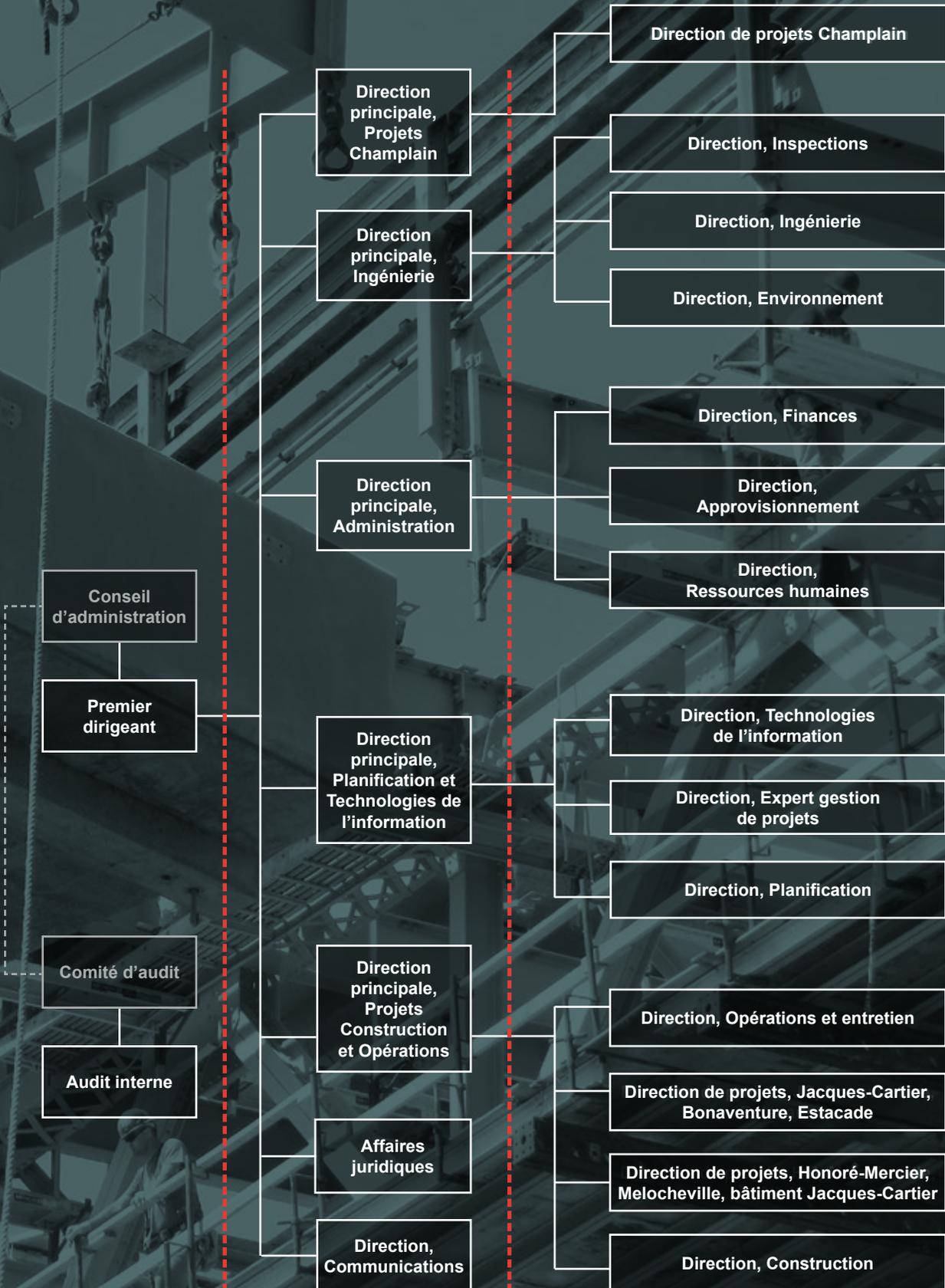
PJCCI poursuit son développement de manière à consolider son statut de **gestionnaire d'ouvrages majeurs** se classant parmi les meilleurs dans son domaine par une gestion **responsable, préventive** et **systemique**.

NOS VALEURS

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



ORGANIGRAMME PJCCI



4.4 PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT

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

Planification, ingénierie et construction

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

Opérations et entretien

Supervise et gère les contrats de déneigement, de remorquage et de nettoyage; l'entretien du réseau et de l'aménagement paysager; ainsi que l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

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

FINANCEMENT

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

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

PJCCI perçoit également des revenus de panneaux publicitaires qui sont installés sur son territoire, aux approches du pont Jacques-Cartier et du pont Champlain et le long de l'autoroute Bonaventure et de l'autoroute 15. Ces panneaux sont la propriété d'une firme externe en vertu d'un contrat intervenu en 2000 avec la SPFL, contrat qui a été cédé à PJCCI par la SPFL en 2014. Ils sont exploités par cette même firme. Ce contrat prend fin le 31 mai 2015.



4.5 HISTORIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE: UN PASSAGE SOUS LES ÉCLUSES

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

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

Cet ouvrage est demeuré sous la juridiction de l'AVMSL jusqu'au 1^{er} octobre 1998, puis a été transféré à PJCCI.

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

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

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

Le pont Champlain a été ouvert à la circulation en juin 1962. À cette époque, l'unique voie d'accès partait de la rue Wellington. Une seconde voie a été ouverte en 1964. Avec les discussions entourant la construction de l'autoroute Bonaventure, une troisième voie d'approche a été envisagée en 1965 par le

Conseil des ports nationaux et la Ville de Montréal, qui ont décidé d'en partager les coûts de construction.

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

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

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

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

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

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





5

PERFORMANCES D'ENTREPRISE

5.1 POINTS SAILLANTS

PJCCI a poursuivi d'importants chantiers et projets au cours de l'exercice 2014-2015.

LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE DES OUVRAGES

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

Le pont Champlain, quant à lui, nécessite un programme d'inspection détaillée dont la fréquence est plus élevée :

- Le programme d'inspection de 2014 du pont Champlain a consisté en une inspection détaillée du tablier en béton précontraint des sections 5 et 7, incluant les poutres, les diaphragmes et dalles intercalaires, ainsi que des systèmes de renforcement installés sur certains de ces éléments. De plus, les appareils d'appui en néoprène et les joints de dilatation de ces sections ont été inspectés de manière exhaustive. Les autres éléments des sections 5 et 7 font l'objet d'une inspection générale.
- La section en acier du pont Champlain (section 6) a été inspectée globalement et les joints de dilatation aux axes 3W et 2E ont été inspectés de manière détaillée.
- L'analyse détaillée du comportement des poutres de rive a été poursuivie par la firme Buckland & Taylor Itée. afin d'établir l'ordre de priorité des travaux de renforcement à réaliser.

Dans le cadre du programme de surveillance du pont Champlain, l'exercice 2014-2015 a encore une fois été marqué par l'installation de plusieurs capteurs de suivi à fibre optique, notamment entre les travées 4W et 44W de la section 5, ce qui a permis de mettre sur place des mesures pour chacune des poutres de rive en flexion. Ces capteurs nous permettent de surveiller en direct et en tout temps le comportement des poutres du pont (déformation des poutres au passage des camions, mouvements de la structure, etc.). La précision de l'information obtenue par cette instrumentation est de l'ordre du micron. En collaboration avec la firme OSMOS, un nouvel outil est en développement pour faciliter l'analyse des données et les actions nécessaires à sa mise en place ont été amorcées.

Un programme de suivi périodique a également été mis en place afin d'assurer un suivi mensuel de la déformation des poutres de rive lorsqu'elles sont soumises à un camion de 30 tonnes circulant à 10 km/h. Les résultats de ces tests permettent de détecter des signes précurseurs de la détérioration des poutres de rive.

À la fin du présent exercice, l'installation de l'instrumentation pour la surveillance des poutres de rive du pont Champlain aura été achevée à 100 % en flexion (pour les sections 5 et 7) et à un peu plus de 50 % en cisaillement. Le tout sera terminé d'ici l'automne 2015. De plus, les instruments de surveillance qui étaient installés sur l'ancien pont de l'île des Sœurs, mis hors service durant l'automne 2014, ont été retirés afin d'être réutilisés pour surveiller des éléments additionnels des sections 5 et 7 du pont Champlain.

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

PONT JACQUES-CARTIER

» NOTRE VISION

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

- Réparation et renforcement des membrures de la structure d'acier du pont (avec deux contrats majeurs);
- Réfection importante des supports – section 9;
- Réfection d'appareils d'appuis et de la rampe aval;
- Réfection de béton (huit piles des sections 2 et 6).

Longueur : 2 725 m

Largeur de la voie carrossable : 18,3 m

Largeur de la piste cyclable : 2,5 m

Largeur du trottoir : 1,5 m

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



PONT CHAMPLAIN



NOTRE VISION

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

- Retrait d'une poutre de support et installation d'un treillis modulaire;
- Installation de capteurs de suivi sur la section 5;
- Renforcement des poutres de rive par l'installation de fibre de carbone (43 poutres);
- Ajout de membranes sur les poutres de rive des sections 5 et 7;
- Ajout de post-tension extérieure – deuxième génération sur 40 poutres de rive et six poutres médianes;
- Remplacement de huit joints de dilatation;
- Renforcement des poutres de rive par l'installation de treillis modulaires sur quatre poutres;
- Réfection des deux culées du pont;
- Réfection de sept piles;
- Concentration des travaux majeurs influant sur la circulation principalement lors deux blitz de week-end à l'automne 2014;
- Agrandissement et réfection du quai situé entre l'estacade et le pont;
- Construction d'un nouveau quai dans le bassin de La Prairie.

Longueur : 3 440 m

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

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

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

SYSTÈMES DE RENFORT INNOVATEURS SUR LE PONT CHAMPLAIN

La conception du pont Champlain étant particulière, les systèmes de renforcement mis en place doivent être spécifiquement adaptés afin de gérer adéquatement la perte de capacité des éléments structuraux causée par le vieillissement de la structure. De ce fait, plusieurs systèmes de renforcement ont été mis en place, notamment pour renforcer les poutres de rive du pont :

- Une nouvelle post-tension externe (« PTE ») a été développée pour une meilleure combinaison aux renforts déjà en place. Ce système, dont la particularité réside en un bloc d'ancrage en acier, permet de tendre des torons et ainsi de rétablir la capacité en flexion des poutres en béton précontraint.
- Complétant cet ajout de PTE, des renforcements en polymère avec fibres de carbone (« PRFC ») ont été conçus afin de renforcer les poutres vis-à-vis des zones critiques des efforts en cisaillement. La conception a été faite sans ancrages pour réduire les délais d'installation et la configuration « wrap-up » a été choisie pour assurer de meilleures performances. Ainsi, la combinaison de ces deux techniques (PRFC et PTE) permet de rétablir la capacité d'origine des poutres en béton précontraint aussi bien en flexion qu'en cisaillement.

Une toute nouvelle technique de renfort a été utilisée en 2014, soit l'installation de treillis modulaires en acier. Ce système est composé d'une poutre triangulée en acier installée sous les poutres de rive et permet de reprendre entièrement les charges des poutres de rive.

Ces treillis modulaires s'ajoutent à l'ensemble des mesures de renforcement développées pour le pont Champlain et installées sur celui-ci afin de le maintenir opérationnel et sécuritaire d'ici à son remplacement.

APPROCHES DU PONT CHAMPLAIN

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

- Construction d'un pont de trois travées au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent (deux culées et deux piles) d'une largeur de 34 mètres;
- Construction d'un nouveau viaduc (Viaduc 7) de deux travées au-dessus du boulevard de l'île des Sœurs;
- Construction d'un passage multifonctionnel (piétons et cyclistes) sur l'IDS;
- Construction du nouveau tracé de l'autoroute 15 sur la rive de Montréal au-dessus d'un ancien site d'enfouissement;
- Mise en place d'une voie réservée aux autobus en site propre d'une largeur de 4,5 m, comprenant l'élimination du système de feux de circulation en direction nord sur l'autoroute 15;
- Élargissement et maintien de la piste cyclable entre Montréal et l'IDS;
- Travaux de terrassement dans les zones de raccordement à l'autoroute 15 du côté de Montréal et de l'IDS par l'utilisation de deux blitz de travaux de week-end;
- Construction et mise en service d'un nouveau dépôt à neige.

PONT DE L'ÎLE DES SŒURS

- Maintenir en service le pont par la réparation et l'entretien de la dalle de béton lors de deux blitz de travaux;
- Mise hors service de l'ouvrage à la suite de l'ouverture du pont de contournement au mois d'octobre 2014.



MISE EN SERVICE D'UN NOUVEAU PONT AU CŒUR DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

La construction du pont de contournement entre Montréal et l'île des Sœurs a débuté en août 2013 et ce dernier a été inauguré en décembre 2014. Cette voie de contournement permet d'isoler le pont actuel de l'île des Sœurs en vue de son remplacement dans le cadre du projet CNPC. Le pont de contournement compte le même nombre de voies que le pont actuel, ainsi qu'une piste cyclable élargie et une voie réservée au transport collectif en site propre. Une réalisation dont PJCCI est fière!

AUTOROUTE 15



NOTRE VISION

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

VIADUC EN DIRECTION DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE (VIADUC N)

- Construction du nouveau viaduc vers l'autoroute Bonaventure en parallèle avec le viaduc existant;
- Réaménagement des voies d'accès;
- Démolition de l'ancien viaduc.

VIADUC PRINCIPAL

- Installation d'étais préventifs sous le viaduc en attendant sa reconstruction prévue en 2015-2016;
- Réalisation de la phase 1 de la reconstruction du viaduc principal;
- Phase 2 prévue en 2015-2016.

AUTOROUTE BONAVENTURE



NOTRE VISION

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

- Remplacement du tablier d'une section des voies élevées ainsi que réparation des piles et chevêtres.

PLANIFICATION DES ENTRAVES : LES BLITZ

Afin d'atténuer les impacts sur la circulation, la majorité des travaux sont concentrés la nuit, durant la période estivale ou les week-ends. À cet égard, PJCCI a investi énormément d'efforts pour optimiser chacune des entraves de week-end. Cette optimisation visant à réaliser des travaux jour et nuit et réunissant plusieurs entrepreneurs et travailleurs dans un même corridor, a débuté en 2010.

Qualifiée de blitz, cette gestion des entraves est devenue le modus operandi, particulièrement sur le pont Champlain, afin d'éviter la multiplication des entraves à la circulation routière sur l'ensemble du réseau.

COMMUNICATION TRANSPARENTE ET PROACTIVE

Les travaux de PJCCI s'effectuent dans un contexte où l'attention des médias est constante et quotidienne. Cette situation apporte des défis importants de communication, mais également des occasions d'interaction avec le public sur les enjeux auxquels la Société fait face.

PJCCI possède une grande présence en ligne et dans les médias sociaux. Grâce à un site Internet, à trois blogues, à plusieurs profils dans les réseaux sociaux et à de nombreuses vidéos explicatives, des milliers d'utilisateurs suivent les activités de PJCCI au quotidien et peuvent ainsi s'informer des fermetures à venir.

Les valeurs de transparence et de disponibilité qui guident les actions de communication de PJCCI sont appliquées au quotidien par le maintien d'un dialogue avec le grand public et les médias.

PONT HONORÉ-MERCIER (SECTION FÉDÉRALE)



NOTRE VISION

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

- Remplacement du tablier sur la section de l'île Maline en direction de la Rive-Sud entre le fleuve Saint-Laurent (pile 14) et la voie maritime du Saint-Laurent (pile 27);
- Installation de nouvelles dalles de béton préfabriquées en usine;
- Installation de nouveaux dispositifs de protection (glissières de béton), de nouveaux joints de dilatation ainsi que de nouveaux appareils d'appui;
- Post-tension des nouvelles dalles de béton à l'aide de câbles d'acier;
- Asphaltage final;
- Renforcement des chevêtres de la section de l'île Maline;
- Concentration des travaux majeurs influant sur la circulation dans un blitz de sept semaines à l'été 2014;
- Suivis réguliers et fréquents auprès du MTQ pour la coordination de travaux sur la section du pont sous sa gouverne.

Longueur (section fédérale): 925,87 m

Largeur (section fédérale): 19,8 m

LA RÉFECTION DU TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER

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



TUNNEL DE MELOCHEVILLE



NOTRE VISION

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

- Installation de nouveaux appareils d'éclairage dans le tube sud;
- Sécurisation des parois rocheuses (curetage et ancrage) et isolation de quatre zones de parois rocheuses avec de l'uréthane;
- Installation d'un système de détection contre les gaz et les incendies dans la station de pompage (fourniture et installation de nouveaux équipements de ventilation ainsi que travaux de raccordement électrique).

Longueur totale : 227,6 m

Largeur totale : 28,5 m

ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN



NOTRE VISION

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

- Réparation dans la zone de marnage au droit de deux piles;
- Remplacement de l'enrobé bitumineux et ajout d'une membrane d'étanchéité sur l'ensemble du tablier;
- Amélioration du dispositif de drainage du tablier;
- Amélioration des approches.

Longueur : 2 043 m

Largeur totale : 18 m

Nombre de piles : 72





ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Au cours du présent exercice, en partenariat avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (« MDDELCC »), le processus d'appel d'offres s'est poursuivi avec un projet de conception-construction-financement-entretien-exploitation (« CCFFEE ») pour le confinement et le traitement des eaux souterraines du secteur Ouest de l'autoroute Bonaventure. En fin d'exercice, les propositions techniques avaient été reçues et l'évaluation de la conformité de la proposition financière du seul soumissionnaire conforme était en cours.

PJCCI a également procédé à un avant-projet sommaire pour le confinement et le captage des hydrocarbures contaminés aux biphényles polychlorés (« BPC ») du secteur Est de l'autoroute Bonaventure.

PJCCI a poursuivi la gestion proactive de la faune présente sur son territoire, entre autres par la mise en œuvre de mesures de mitigation innovatrices pour les colonies d'hirondelles à front blanc du pont Champlain ainsi que pour les couleuvres brunes du secteur du pont de contournement de l'île des Sœurs.

Finalement, PJCCI a démarré une réflexion qui mènera à la définition de sa stratégie de développement durable.



5.2 ARCHITECTURE PAR ACTIVITÉ DE PROGRAMME

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



**PASSAGE EFFICACE ET
SÉCURITAIRE SUR LES
INFRASTRUCTURES**
Entretenues, exploitées et gérées
par Les Ponts Jacques Cartier
et Champlain Incorporée

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

5.3 RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

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

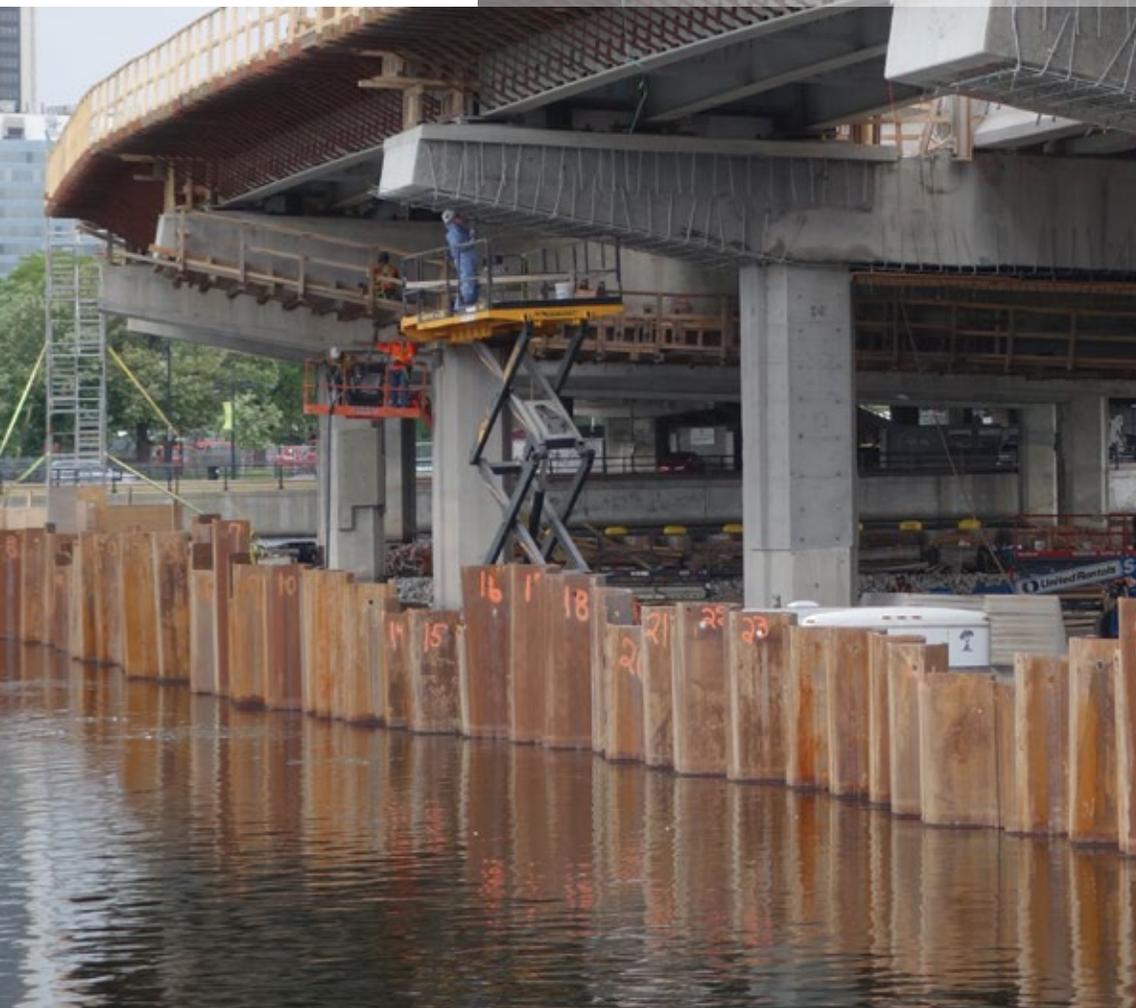
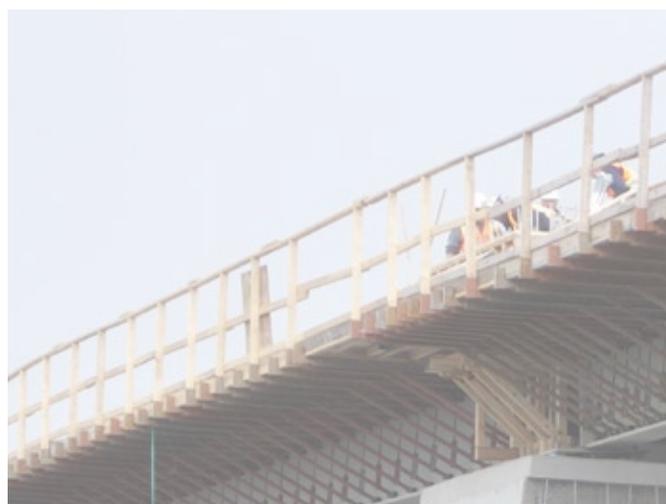
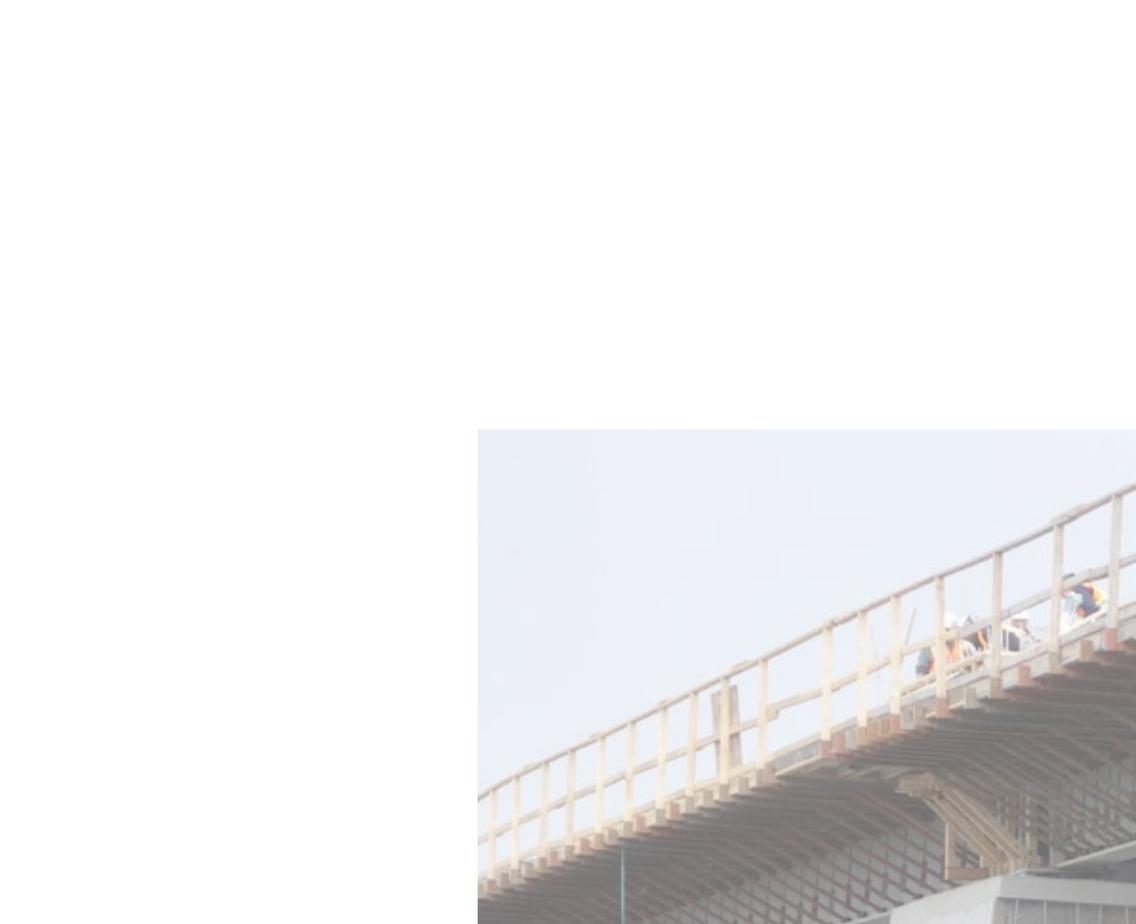
	2015	2014	2013	2012	2011
REVENUS					
Baux et permis	3,7	1,3	0,8	0,8	0,8
Intérêts et autres	0,6	0,4	0,3	0,2	0,2
Total des revenus	4,3	1,7	1,1	1,0	0,9
CHARGES					
Entretien	140,3	76,8	60,8	63,2	54,6
Fonctionnement	4,8	4,2	4,0	3,9	3,9
Administration	13,0	9,0	6,9	6,6	6,0
Obligations environnementales	(4,4)	3,0	5,4	27,1	-
Total des charges	153,7	93,0	77,1	100,8	64,5
Déficit avant le financement du Gouvernement du Canada	(149,4)	(91,3)	(76,0)	(99,8)	(63,6)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	131,2	76,3	58,7	64,1	57,6
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles*	115,0	102,9	56,1	-	-
Financement de la SPFL	-	2,3	2,6	2,6	2,3
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles**	-	-	-	7,5	5,5
Excédent (déficit) lié aux activités***	96,8	90,2	41,4	(25,6)	1,8

NOTE :

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

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

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





6

ANALYSE DE LA DIRECTION

6.1 CONTEXTE OPÉRATIONNEL

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

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





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

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

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



6.1.2 MODÈLES DE CIRCULATION

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

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

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

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

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



PASSAGES SUR LES PONTS

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

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

Le pont Champlain est le pont le plus emprunté au Canada. Depuis son ouverture en 1962, le nombre de véhicules y circulant n'a cessé d'augmenter. De 7 300 véhicules en 1963, la circulation moyenne quotidienne est passée à 33 400 véhicules (1968), puis à 109 700 (1989) et à 134 000 véhicules (1999), dont 8 % correspondent à des camions. Actuellement, on évalue le débit de la circulation à 59,4 millions de véhicules par année.



6.1.3 RELATIONS AVEC LES PARTENAIRES

PJCCI coordonne et planifie ses activités en collaboration avec divers intervenants, ajoutant ainsi un niveau de complexité à ses opérations. Voici les principaux partenaires pour divers contextes d'activités:

Contexte	Partenaires
<p>RÉSEAUX DE CIRCULATION ADJACENTS</p> <p>La coordination des travaux et des fermetures de ponts nécessite des échanges réguliers avec les partenaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Sûreté du Québec, qui assure, aux termes d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure, l'autoroute 15 et l'estacade du pont Champlain • MTQ • Municipalités • Service de police de la Ville de Montréal • Société de transport de Montréal • Agence métropolitaine de transport, qui exploite la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain • Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest • Réseau de transport de Longueuil • Mobilité Montréal
<p>MARCHÉ D'EMPLOI (PLANIFICATION/INGÉNIERIE/CONSTRUCTION)</p> <p>Les grands projets métropolitains de construction font concurrence à PJCCI pour le recrutement d'ingénieurs et l'attribution de contrats à des firmes d'ingénierie et aux entrepreneurs pour la planification et la réalisation de ses travaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités municipales • MTQ
<p>MÉDIAS ET USAGERS DE LA ROUTE</p> <p>La communication avec les usagers est essentielle pour permettre aux automobilistes de mieux planifier leurs déplacements. PJCCI se doit aussi d'expliquer la nature de ses interventions pour rassurer le public sur l'état des structures.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grand public • Médias
<p>COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE DE KAHNAWAKE</p> <p>La planification ou la réalisation des travaux sur le pont Honoré-Mercier, qui traverse le territoire mohawk de Kahnawake, met à contribution des entrepreneurs et des travailleurs de la communauté.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil de bande de Kahnawake
<p>GESTION PARTICULIÈRE DU PONT HONORÉ-MERCIER</p> <p>Le pont Honoré-Mercier est à la fois sous juridiction fédérale et provinciale.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juridiction fédérale: section du pont au-dessus de la voie maritime et de l'île Maline, ainsi que les rampes d'accès construites sur la Rive-Sud. • Juridiction provinciale: section du pont qui enjambe le fleuve Saint-Laurent. <p>L'entretien régulier du pont, notamment la gestion de la circulation, les services de remorquage, l'enlèvement de la neige et les réparations de la chaussée et du système d'éclairage, relève du MTQ pour l'ensemble de la structure.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ

Contexte	Partenaires
<p>PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT CHAMPLAIN</p> <p>À titre de gestionnaire et d'opérateur du pont Champlain et de l'autoroute 15 depuis 1978, PJCCI a été sollicitée de manière continue dans le cadre du projet CNPC.</p> <p>En vue du projet CNPC, la gestion des immeubles de PJCCI situés dans le corridor du pont Champlain incluant l'autoroute 15, mais excluant la structure du pont Champlain actuel et le pont de contournement, sera cédée par PJCCI à Infrastructure Canada (« INFC ») le 1^{er} avril 2015. La proximité du chantier du projet CNPC et de l'autoroute 15 avec la structure du pont Champlain actuel et les chantiers de PJCCI nécessitera une collaboration étroite entre PJCCI et le partenaire privé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • INFC
<p>GESTION CONTRACTUELLE DES PROJETS RATTACHÉS AU CNPC</p> <p>PJCCI a été mandatée pour la coordination de certains projets connexes, dont la construction d'un pont de contournement en remplacement du pont de l'île des Sœurs. Les documents contractuels ont été préparés et le processus d'appel d'offres a été effectué de concert avec Travaux publics et services gouvernementaux Canada (« TPSGC »). La conception de ce pont de contournement a été effectuée dans des délais extrêmement courts et a nécessité la coordination de différents intervenants.</p> <p>Les travaux de parachèvement du pont de contournement se termineront en juin 2015. La mise en service pour les usagers a été réalisée le 20 octobre 2014. La voie réservée aux autobus a été ouverte en décembre 2014.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • TPSGC • INFC
<p>MUNICIPALITÉS LIMITOPHES</p> <p>Au-delà des usagers de la route, PJCCI se doit de considérer les personnes ou entreprises susceptibles d'être affectées par les grands chantiers de construction.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maires • Territoire mohawk de Kahnawake • Résidents • Entreprises riveraines (ex. : Casino de Montréal, VIA Rail, Bell Canada)



6.1.4 INTÉGRITÉ

Comme société d'État fédérale, PJCCI a mis en place toutes les procédures requises pour s'assurer que les contrats sont octroyés de façon transparente et qu'ils respectent les règles de la passation des marchés.

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

Les mesures suivantes ont été mises en place :

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

CONDUITE DES EMPLOYÉS DE PJCCI

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

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

6.1.5 OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Avec le changement de statut de société d'État filiale à société d'État mère en février 2014, PJCCI devient une « Autorité fédérale » au sens de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (« LCEE »).

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

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

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



6.2 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

STATUT DE PJCCI

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

SÉCURITÉ DES PONTS

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

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

Des actions intentionnelles telles que les manifestations, le vandalisme et le terrorisme génèrent un risque pour les usagers des ponts et installations connexes. Des réunions régulières de suivi et des plans de collaboration avec les services policiers considèrent ces risques. PJCCI s'est dotée de plans d'intervention pour la plupart des situations d'urgence et plusieurs des ponts et des structures sont dotés de systèmes de surveillance, ou des ententes ont été mises en place avec ses partenaires à cet égard.





FINANCEMENT DURABLE

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

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

Pour les projets concernant les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure, PJCCI a reçu du financement dans le budget 2014 pour les cinq prochaines années. PJCCI a également reçu du financement du PASC, qui a été renouvelé en 2011 pour une période de quatre ans. Ce programme n'a pas été structuré pour répondre aux besoins de projets à long terme, le PASC ne permettant en effet que des projets d'une durée maximale de quatre ans. Cela représente un véritable défi puisque les projets concernant les eaux souterraines contaminées nécessitent un plan d'action à long terme. Malgré le financement reçu pour les années 2014-2015 à 2018-2019, le besoin d'un financement à long terme sur une période de 15 ans est impératif, cette demande correspondant à la durée prévue d'opération du contrat CCFEE pour le secteur Ouest faisant l'objet d'un appel d'offres.

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Afin de produire de l'information financière et de gestion fiable et en temps opportun, les opérations de PJCCI doivent reposer sur des outils efficaces et adaptés à ses réalités. Pour ces raisons, l'implantation d'un progiciel de gestion intégré (« PGI ») est en cours. Les fonctions financières et d'approvisionnement sont opérationnelles depuis juillet 2014. Le système géomatique est opérationnel depuis l'automne 2014. L'introduction de nouveaux outils logiciels d'aide à la gestion est impérative pour assurer la prestation des services de la Société, mais aussi pour réduire la pression sur le capital humain.

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

Ainsi, à l'automne 2015, PJCCI terminera l'implantation d'un système d'information de gestion intégrée pour les principales fonctions de la gestion par projet et, par la suite, procédera à l'implantation des fonctions du service Opérations et entretien. Sera également déployé en 2015 un logiciel de gestion électronique des documents favorisant ainsi la numérisation des documents physiques.



GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

Étant donné l'envergure et la croissance rapide du budget de son programme d'entretien majeur, PJCCI a ajouté plusieurs postes au sein de ses différents services, tant du côté opérationnel que du soutien, afin de se doter d'une capacité accrue pour mener à terme ses objectifs stratégiques.

En 2014, PJCCI a décidé de transformer l'organisation d'une structure fonctionnelle à une structure matricielle afin d'implanter la gestion par projet. Cette transformation vise principalement à :

- implanter des équipes multifonctionnelles pour assurer la réalisation des projets;
- reconnaître dès que possible les problèmes potentiels de coordination avec d'autres projets pour assurer l'atteinte des objectifs de chacun des projets;
- mitiger les risques des projets par la cohésion des équipes multifonctionnelles;
- procurer une vue d'ensemble de chaque projet afin de faire un suivi et un contrôle rigoureux de la qualité des livrables, des délais et des coûts.

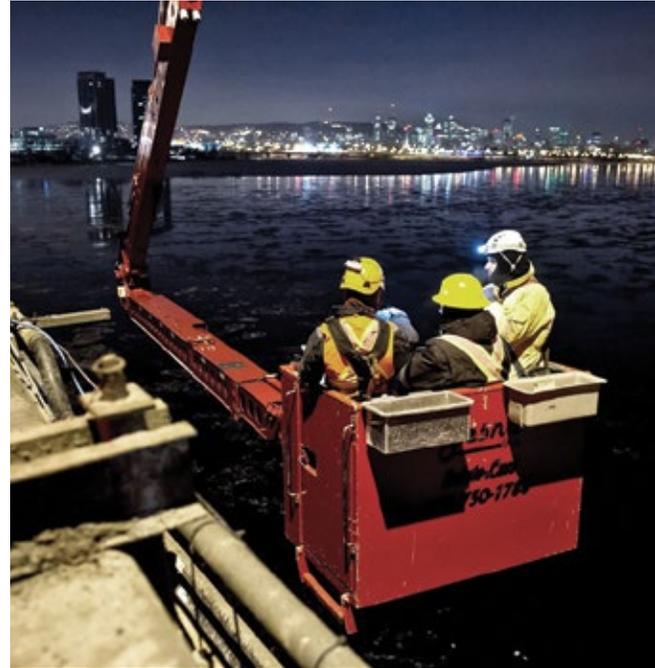
La Société utilise les groupes de référence des secteurs publics et privés actifs dans la région métropolitaine de Montréal dans ses stratégies de dotation et de rétention du personnel. À l'aide d'une firme spécialisée en gestion du changement, PJCCI a défini les besoins et établi les priorités d'un parcours général d'intégration et de formation pour les nouveaux employés et gestionnaires. De plus, une analyse des besoins spécifiques en formation pour chacun des services a été réalisée afin d'établir un plan de travail qui sera mis en œuvre au cours des prochaines années.

Pour pallier les pertes en matière d'expertises causées par le départ effectif ou annoncé d'une ressource clé de l'organisation, PJCCI a élaboré des activités d'apprentissage et des aides à la performance pour capter et documenter les expertises. Pour ce faire, PJCCI doit s'assurer de mettre à jour son plan de relève et de développement continu de ses employés et gestionnaires.



Durant l'exercice 2014-2015, les actions suivantes ont été menées :

- opérationnalisation de la structure organisationnelle par projet:
 - gestion et suivi des recommandations,
 - plan de déploiement de la gestion par projet,
 - clarification des rôles et responsabilités de gestion,
 - mise en place de mécanismes de coordination interne;
- accompagnement de l'équipe de gestion dans le cadre des changements organisationnels;
- inclusion des compétences et des comportements recherchés dans l'évaluation de la performance;
- développement et mise en place de formations structurées;
- développement d'un tableau de bord stratégique afin de mesurer la performance de l'organisation;
- création du guide opérationnel du centre de coordination d'urgence (« CCU ») pour le plan des mesures d'urgence;
- amorce d'une analyse préliminaire sur le plan de la continuité des affaires;
- mise en œuvre de la production de rapports (plan d'entreprise 2015-2016 à 2019-2020 et planification budgétaire sur dix ans) pour le respect de ses obligations législatives et réglementaires;
- appui des mesures de contraintes budgétaires du gouvernement;
- amorce de la mise sur pied d'un centre d'innovation en infrastructures et positionnement de la Société en tant qu'experte en gestion et entretien des infrastructures.



**À L'AIDE D'UNE
FIRME SPÉCIALISÉE
EN GESTION DU
CHANGEMENT,
PJCCI A DÉFINI LES
BESOINS ET ÉTABLI
LES PRIORITÉS D'UN
PARCOURS GÉNÉRAL
D'INTÉGRATION ET
DE FORMATION POUR
LES NOUVEAUX
EMPLOYÉS ET
GESTIONNAIRES.**

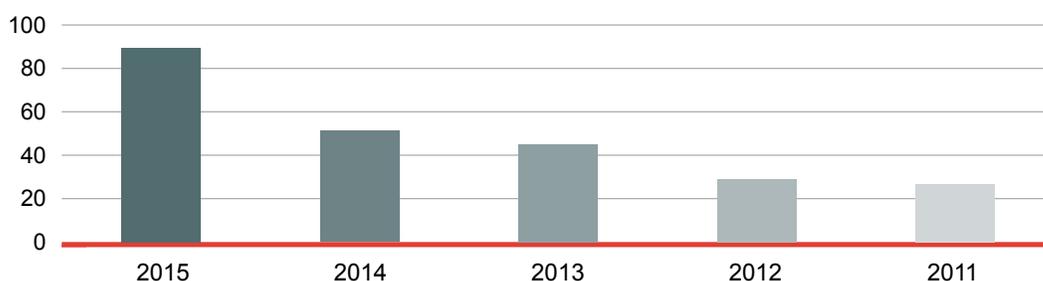
6.3 ANALYSE DES RÉSULTATS

6.3.1 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers totaux ont atteint 89,4 M\$ au 31 mars 2015 (2014 – 51,3 M\$). La situation de trésorerie demeure liée de près aux versements des crédits parlementaires du gouvernement fédéral. La principale cause de l'augmentation de 38,1 M\$ des actifs financiers totaux provient d'un encaissement récent de crédits parlementaires et est liée en majeure partie à l'augmentation des comptes à payer aux fournisseurs de l'ordre de 36,7 M\$. Au 31 mars 2015, le montant à recevoir des ministères et organismes gouvernementaux a atteint 18,5 M\$ (2014 – 26,7 M\$).

Actifs financiers (en M\$)



ACTIFS NON FINANCIERS

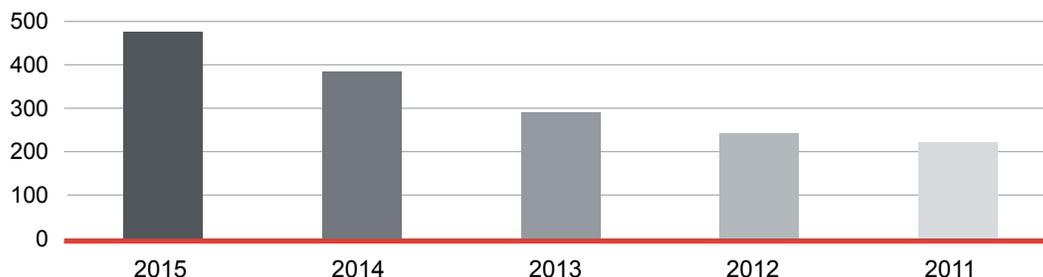
Les actifs non financiers se situent à 475,2 M\$ (2014 – 383 M\$), ayant augmenté de 92,2 M\$ durant la période (2014 – augmentation de 93 M\$). Cette augmentation provient principalement des immobilisations corporelles de 474,4 M\$ (2014 – 382,2 M\$), soit une augmentation de 92,2 M\$ par rapport à l'exercice financier précédent.

Les grands investissements pour l'année comprennent principalement des travaux :

- au pont Jacques-Cartier (11,5 M\$);
- au pont Champlain (5,5 M\$);
- au pont Honoré-Mercier (28,3 M\$);
- pour le nouveau pont de contournement de l'île des Sœurs (35,5 M\$),
- sur l'autoroute 15 (13,8 M\$);
- sur l'autoroute Bonaventure (13,5 M\$);
- à l'estacade et au tunnel de Melocheville (6,6 M\$).

Au cours de l'exercice 2014-2015, la Société a cessé de traiter en immobilisations les nouveaux investissements relatifs au pont Champlain. Par conséquent, des dépenses de travaux majeurs sur cette structure de l'ordre de 83,7 M\$ ont été imputées aux résultats. Les immobilisations sont payées en quasi-totalité par des crédits parlementaires du Gouvernement du Canada. L'amortissement de la période au montant de 22,8 M\$ (2014 – 12,3 M\$) réduit les investissements de la période en ce qui a trait aux immobilisations corporelles.

Actifs non financiers (en M\$)



PASSIFS

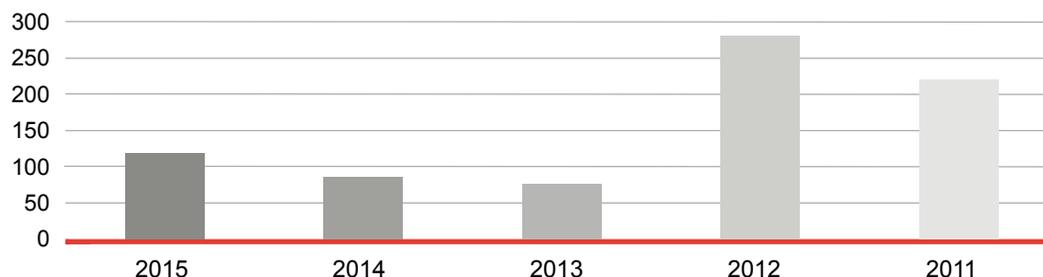
Les passifs de 119,1 M\$ (2014 – 85,7 M\$) ont augmenté de 33,4 M\$ durant la période (2014 – 9 M\$). Cette augmentation provient principalement de la variation des postes Obligations environnementales, Retenues contractuelles ainsi que Crédeurs et charges à payer – autres.

Les Obligations environnementales liées à des terrains contaminés, qui sont expliquées à la note 7 des états financiers, ont diminué de 4,8 M\$ dans l'exercice financier en cours (2014 – augmentation de 2,7 M\$) et atteint 31,1 M\$ (2014 – 35,9 M\$). Le projet de confinement et le traitement des eaux souterraines du secteur Ouest, requérant une participation de plusieurs propriétaires, fait actuellement l'objet d'un appel d'offres devant se conclure incessamment. La baisse des Obligations environnementales est due notamment à l'utilisation des hypothèses et des coûts soumis dans le cadre de la proposition reçue.

Pour mener à bien ses travaux sur ses structures, la Société a adjudgé des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie des montants à payer jusqu'à l'achèvement de certains travaux dans le respect des exigences du contrat de construction ou aux fins de garantie. Ces retenues contractuelles ont atteint 11,3 M\$ au 31 mars 2015 (2014 – 9,5 M\$) principalement pour des projets aux ponts Honoré-Mercier, de contournement de l'île des Sœurs et Champlain. Une partie de ces montants deviendra payable à l'émission des certificats provisoires d'achèvement des travaux, et une autre partie deviendra exigible environ une année après la fin de la période de garantie.

Les Crédeurs et charges à payer – autres ont augmenté de 36,7 M\$ dans l'exercice financier en cours (2014 – 3,4 M\$) et atteignent 75,1 M\$ (2014 – 38,4 M\$). La variation est attribuable principalement à l'augmentation du programme d'entretien majeur de la Société.

Passifs (en M\$)



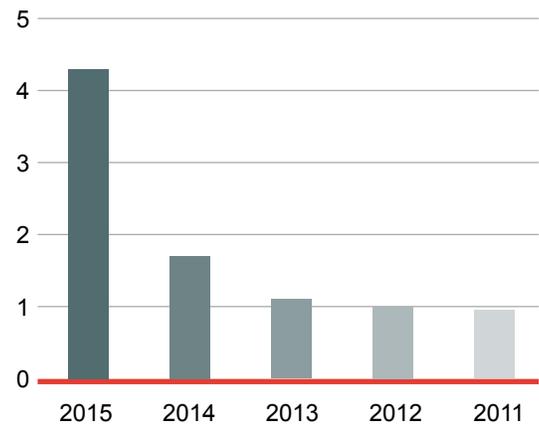


6.3.2. ÉTAT DES RÉSULTATS

REVENUS

Les revenus de la Société en 2015 ont été de 4,3 M\$ (2014 – 1,7 M\$), soit une augmentation de 2,6 M\$ par rapport à l'exercice financier précédent (2014 – augmentation de 0,6 M\$).

Revenus (en M\$)



BAUX ET PERMIS

Les produits de baux et permis ont augmenté en 2015 de 2,4 M\$ (2014 – 0,5 M\$) pour se situer à 3,7 M\$ (2014 – 1,3 M\$). Ces revenus ont non seulement augmenté à cause de l'inflation annuelle, mais également en raison de l'impact des revenus de panneaux publicitaires comptabilisés par la Société depuis la cession du contrat de la SPFL à PJCCI au 1^{er} février 2014.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Les crédits parlementaires soutiennent la quasi-totalité du financement des activités de la Société. Pour 2014-2015, les crédits accordés au budget de PJCCI sont de 412,1 M\$ (2014 – 254,5 M\$). L'utilisation de crédits dans l'acquittement des charges de l'année a représenté 59,7 %, soit 246,2 M\$ (2014 – 70,5 % soit, 179,3 M\$).

Les crédits parlementaires constatés à l'État des résultats totalisent 246,2 M\$ en 2014-2015 et 179,3 M\$ en 2013-2014. Ces crédits sont répartis entre les charges d'exploitation, soit 131,2 M\$ (2014 – 76,3 M\$) et les immobilisations qui représentent 115 M\$ (2014 – 102,9 M\$).

L'utilisation des crédits parlementaires attribuables aux frais de fonctionnement, opération et entretien régulier, administration et ingénierie sont sensiblement les mêmes que la portion des crédits budgétés alloués à ces charges.

En ce qui a trait aux travaux majeurs, les crédits parlementaires budgétés pour 2014-2015 étaient de 386,3 M\$, dont 161,6 M\$ pour le pont Champlain. La valeur des travaux majeurs réalisés au cours de l'année a été de 221 M\$, dont 82,1 M\$ pour le pont Champlain.

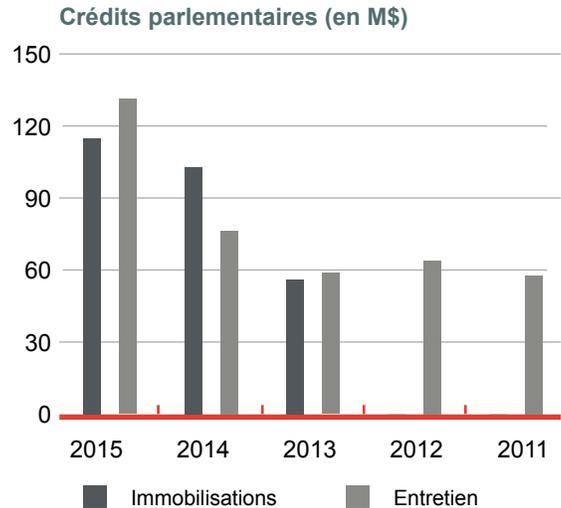
Pour les travaux majeurs, en excluant le pont Champlain, les sommes non utilisées sont de 85,8 M\$, soit 38 % du budget prévu de 224,7 M\$. L'écart s'explique principalement par des sommes de :

- 8 M\$ pour la récupération partielle de la taxe de vente du Québec non budgétisée;
- 14,9 M\$ pour des travaux soumissionnés dont les prix ont été plus bas que l'estimation budgétaire (particulièrement en raison d'une gestion proactive du cycle de planification, de préparation et de lancement des appels d'offres);
- 38,9 M\$ pour la valeur de travaux prévus, mais reportés en 2015-2016;
- 22,3 M\$ de montants budgétés pour la gestion des risques afin de se doter de moyens pour intervenir rapidement, si nécessaire.

Pour le pont Champlain, les sommes non utilisées sont de 79,5 M\$, soit 49 % du budget prévu de 161,6 M\$.

L'écart s'explique principalement par :

- 4,7 M\$ pour la récupération partielle de la taxe de vente du Québec non budgétisée;
- 13,6 M\$ pour des travaux dont les prix soumissionnés ont été plus bas que l'estimation budgétaire;
- 15,6 M\$ pour la valeur de travaux prévus, mais reportés en 2015-2016;
- 44,2 M\$ pour des montants estimés et budgétés pour des services professionnels et des travaux à déterminer et à réaliser dans l'établissement de stratégies d'atténuation des risques, selon l'information disponible provenant des inspections, études, observations et experts techniques, et associés à l'incertitude quant aux poutres de rive.



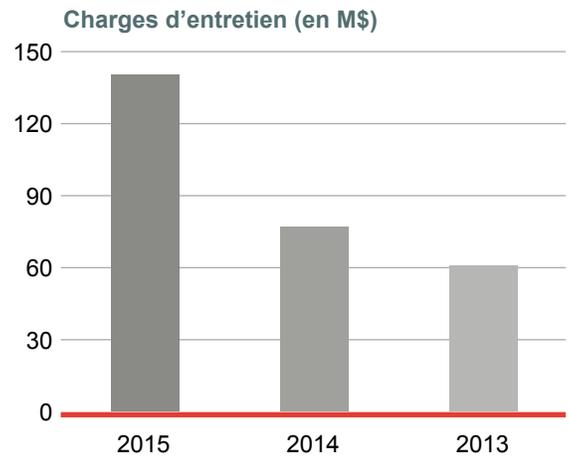


CHARGES

Les charges de la Société ont été de 153,7 M\$ (2014 – 93 M\$). L'augmentation des charges de 60,7 M\$ (2014 – 15,9 M\$) est attribuable principalement à une augmentation des dépenses d'entretien de 63,4 M\$ (2013 – 16 M\$).

ENTRETIEN

Les charges d'entretien de 140,3 M\$ (2013 – 76,8 M\$) représentent une augmentation de 82,7 % des charges de l'année précédente (2014 – 23,3 %). L'écart provient principalement de l'augmentation du programme d'entretien majeur et de l'application de la directive de capitalisation de la Société qui est directement liée à la nature des travaux effectués. De plus, cette forte croissance est largement influencée par la modification de pratiques comptables afférentes aux travaux effectués sur le pont Champlain totalisant 83,7 M\$.



FONCTIONNEMENT

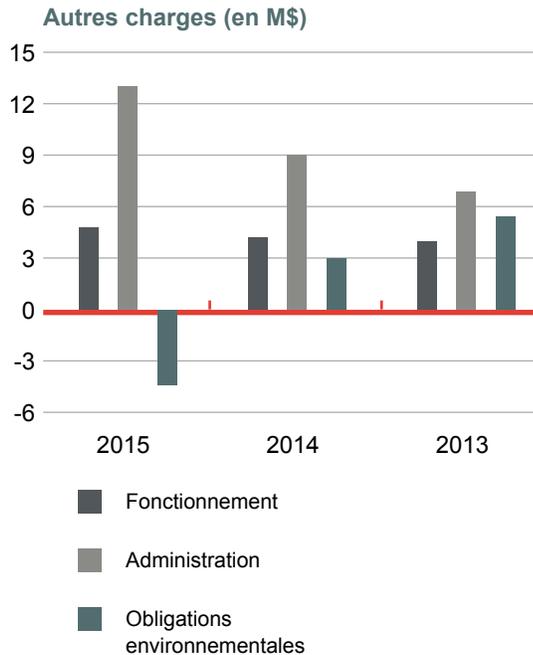
Les charges de fonctionnement ont été de 4,8 M\$ (2014 – 4,2 M\$), soit une augmentation de 14 % par rapport à l'année précédente (2014 – 5 %). Les charges de fonctionnement sont demeurées relativement constantes au cours des derniers exercices financiers, hormis l'inflation et la réallocation de charges du service Opérations et entretien.

ADMINISTRATION

Les charges administratives ont été de 13 M\$ (2014 – 9 M\$), soit une augmentation de 44,4 % par rapport à l'exercice financier précédent (2014 – 30,4 %). L'écart provient principalement de l'augmentation de la masse salariale de 2 M\$ attribuable à l'ajout de plusieurs postes au sein des différents services de PJCCI afin de se doter d'une capacité accrue pour mener à terme son résultat stratégique. D'autres frais viennent principalement expliquer cette augmentation, notamment une augmentation du loyer et des fournitures informatiques, de la licence des systèmes d'information et de divers services professionnels de l'ordre de 0,5 M\$.

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Les résultats au 31 mars 2015 indiquent une diminution de 4,4 M\$ (2014 – augmentation de 3 M\$), soit la diminution des Obligations environnementales et les charges d'exploitation du service de l'environnement d'un montant de 0,4 M\$ (2014 – 0,3 M\$). L'Obligation environnementale présentée au passif a été diminuée de 4,8 M\$ pour l'exercice en cours (2014 – augmentation de 2,7 M\$). Tel que mentionné précédemment, cette variation est due notamment à l'actualisation des hypothèses utilisées et des coûts soumis à la proposition reçue dans le cadre de l'appel d'offres pour le projet de confinement et le traitement des eaux souterraines du secteur Ouest.





Construction workers on the bridge deck.

BUS

Red 'X' traffic light signals and a green arrow traffic light signal.

GURU

1944 31 73003 OCEAN

6.3.3 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

Au cours de l'exercice 2014-2015, à la suite de l'annonce officielle du projet CNPC et de la mise hors service éventuelle de l'actuel pont Champlain, la Société a réévalué les critères permettant la capitalisation des travaux relatifs au pont Champlain. En effet, les travaux réalisés visent maintenant à maintenir le pont dans un état sécuritaire et fonctionnel sans toutefois en augmenter la durée de vie ou de futurs avantages économiques.

CHARGES POUR L'ENTRETIEN

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

OBLIGATIONS AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

La Société offrirait à ses employés des indemnités de départ basées sur le nombre d'années de service et le salaire final. La Société, au cours de l'exercice 2012-2013, a supprimé ce régime. Certains employés ayant choisi que leur indemnité soit versée au moment de leur départ en fonction du salaire final, ces montants seront payés au moment de la cessation d'emploi à même les crédits parlementaires au moment du décaissement. Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés. On prévoit que les indemnités de départ courues de la Société seraient payées à même les crédits au fur et à mesure de leur exigibilité. Toute modification de cette hypothèse pourrait avoir un effet sur les états financiers des exercices à venir.

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

La Société a comptabilisé un passif important au titre du poste Obligations environnementales, notamment en ce qui a trait au projet pour contenir et traiter les eaux souterraines contaminées sur les terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, comme l'indique la note 7 des états financiers. Les estimations à la base de ce passif tiennent compte du nombre de propriétaires et de participants impliqués et de la nature à long terme des mesures de confinement et de traitement nécessaires. Les changements quant à l'ampleur des coûts estimés pourraient avoir un effet important sur les états financiers. Notons que l'Obligation environnementale de 31,1 M\$ présentée à l'état de la situation financière est fondée notamment sur les données soumises au printemps 2015 dans le cadre d'un appel d'offres pour lesdits travaux au secteur Ouest.





ÉVENTUALITÉS

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

Dans le cadre d'un projet pour des travaux qu'elle faisait exécuter pour elle-même et pour un partenaire, et dont elle partage les coûts avec ledit partenaire, la Société a déposé en novembre 2012, auprès de son partenaire, une réclamation pour des coûts supplémentaires subis ou à subir par la Société et découlant de décisions dudit partenaire. Pour le moment, la direction estime qu'il lui est impossible d'établir une estimation de l'incidence financière de cette réclamation.

CHANGEMENT DE MÉTHODE COMPTABLE

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







7

ÉTATS FINANCIERS POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE	60
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	61
ÉTATS FINANCIERS	62
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 MARS 2015	66

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

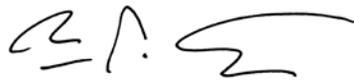
La direction de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est responsable de la préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire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

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

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

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

Le premier dirigeant,



Glen P. Carlin, ing.

Le 16 juin 2015



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2015, et l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée au 31 mars 2015, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

De plus, à mon avis, les opérations de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, au *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.* de la *Loi maritime du Canada* ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Pour le vérificateur général du Canada,

René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 16 juin 2015
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 MARS

	2015	2014
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie	65 137 984	14 273 961
Débiteurs		
• Montant à recevoir de la SPFL	-	3 005 964
• Montant à recevoir du Gouvernement du Canada	14 301 889	23 667 621
• Autres	9 910 866	10 317 788
Total des actifs financiers	89 350 739	51 265 334
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer		
• Montant dû à la SPFL	-	421 898
• Autres fournisseurs	75 052 145	38 392 709
Avantages sociaux futurs (note 5)	1 421 784	1 161 439
Retenues contractuelles (note 6)	11 282 744	9 536 511
Revenus reportés	281 893	351 836
Obligations environnementales (note 7)	31 100 000	35 861 000
Total des passifs	119 138 566	85 725 393
Dette nette	(29 787 827)	(34 460 059)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 8)	474 350 477	382 220 826
Charges payées d'avance	851 133	787 985
Total des actifs non financiers	475 201 610	383 008 811
Excédent accumulé	445 413 783	348 548 752

ÉVENTUALITÉS ET OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTES 10 ET 11)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le conseil d'administration


administrateur


administrateur

ÉTAT DES RÉSULTATS EXERCICE CLOS LE 31 MARS

	2015	2015	2014
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
REVENUS			
Baux et permis	3 617 000	3 714 856	1 328 457
Intérêts	238 000	570 876	354 415
Autres sources	-	48 208	19 335
Total des revenus	3 855 000	4 333 940	1 702 207
CHARGES (NOTE 14)			
Entretien	276 369 000	140 306 568	76 857 469
Fonctionnement	4 265 000	4 764 098	4 170 645
Administration	10 127 000	13 046 188	8 994 934
Obligations environnementales	-	(4 443 210)	2 990 121
Total des charges	290 761 000	153 673 644	93 013 169
Déficit avant le financement du Gouvernement du Canada	(286 906 000)	(149 339 704)	(91 310 962)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	250 198 000	131 234 595	76 329 498
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	161 908 000	114 970 140	102 948 982
Financement de la SPFL	-	-	2 259 019
Excédent lié aux activités	125 200 000	96 865 031	90 226 537
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	363 276 000	348 548 752	258 322 215
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	488 476 000	445 413 783	348 548 752

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

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

	2015	2015	2014
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice lié aux activités	125 200 000	96 865 031	90 226 537
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 8)	(161 908 000)	(114 970 140)	(105 208 001)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 8)	38 044 000	22 840 489	12 314 387
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(123 864 000)	(92 129 651)	(92 893 614)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(3 636 558)	(1 338 196)
Utilisation de charges payées d'avance	-	3 573 410	1 189 033
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	(63 148)	(149 163)
Diminution (augmentation) de la dette nette	1 336 000	4 672 232	(2 816 240)
Dette nette au début de l'exercice	(40 990 000)	(34 460 059)	(31 643 819)
Dette nette à la fin de l'exercice	(39 654 000)	(29 787 827)	(34 460 059)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE EXERCICE CLOS LE 31 MARS

	2015	2014
	\$	\$
ACTIVITÉ DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	96 865 031	90 226 537
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
• Amortissement d'immobilisations corporelles (note 8)	22 840 489	12 314 387
• Augmentation (diminution) des avantages sociaux futurs	260 345	(21 731)
• (Diminution) augmentation des obligations environnementales	(4 761 000)	2 661 000
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :		
• Diminution (augmentation) des débiteurs	12 778 618	(13 708 643)
• Augmentation des créditeurs et frais à payer	36 237 538	3 851 250
• Augmentation des retenues contractuelles	1 746 233	2 465 988
• (Diminution) augmentation des revenus reportés	(69 943)	21 863
• Augmentation des charges payées d'avance	(63 148)	(149 163)
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	165 834 163	97 661 488
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES		
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 8)	(114 970 140)	(105 208 001)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(114 970 140)	(105 208 001)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	50 864 023	(7 546 513)
Trésorerie au début de l'exercice	14 273 961	21 820 474
Trésorerie à la fin de l'exercice	65 137 984	14 273 961

Les notes complémentaires font partie intégrante états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES DES ÉTATS FINANCIERS AU 31 MARS 2015

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (la « Société ») a été 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 (« AVMSL »). 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 la société 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* (« LGFP »).

Depuis le 1^{er} décembre 1978, la Société a la responsabilité de la gestion, de l'entretien et du contrôle des ponts Jacques-Cartier et Champlain ainsi que d'une section de l'autoroute Bonaventure. Le 1^{er} octobre 1998, conformément à une directive émise par le ministre des Transports, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, la Société a obtenu la responsabilité de gérer la section fédérale du pont Honoré-Mercier et du tunnel de Melocheville. Le 2 décembre 1999, la gestion de l'estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) a été transférée du ministre des Transports à la Société.

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

La Société dépend du Gouvernement du Canada pour son financement.

2. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

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

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

Transferts gouvernementaux

Les paiements de transfert gouvernementaux sont comptabilisés comme produits lorsque le transfert est autorisé et que les critères d'admissibilité sont satisfaits, sauf dans la mesure où les stipulations entraînent une obligation qui satisfait à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés comme produit reporté lorsque les stipulations entraînent la création d'un passif. Le revenu est comptabilisé à l'état des résultats à mesure que les stipulations sont respectées. 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'apports de ministères, d'organismes et de sociétés d'État relevant du Gouvernement du Canada sont comptabilisées à la juste valeur à la date du transfert.

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

- Ponts et routes de 5 à 48 ans
- Véhicules et équipements de 3 à 10 ans

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

Constatation des revenus

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

Avantages sociaux futurs

- **Régime de retraite**

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

- **Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées**

Les employés ont droit à des jours de congé de maladie et à des indemnités d'accident de travail, tel que le prévoient leurs conditions d'emploi. Les employés de la Société sont assujettis à la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*. Les gestionnaires et les employés non syndiqués se voient verser annuellement la portion non utilisée de leurs jours de congé de maladie. Ces paiements annuels sont comptabilisés directement dans les charges courantes de l'exercice. Les employés syndiqués accumulent les jours de congé de maladie non utilisés qui sont monnayables à leur départ. La Société comptabilise le coût des avantages sociaux futurs au titre des congés de maladie au fur et à mesure qu'ils sont acquis par les employés. De plus, la Société comptabilise le coût des indemnités d'accident de travail à verser lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Le passif que représentent ces avantages est établi selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de l'âge des employés, des années de service et de la probabilité de départ. Ces hypothèses sont révisées annuellement. Les avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées sont comptabilisés à la valeur actualisée.

Obligations environnementales

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

Instruments financiers

La Société détermine, évalue et gère les risques financiers afin d'en atténuer l'incidence sur ses résultats et sa situation financière. Les risques financiers sont gérés conformément à des critères précis divulgués à la note 14. 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 qu'elle est présentée dans le tableau suivant :

CATÉGORIES	INSTRUMENTS FINANCIERS	ÉVALUATION
Actifs financiers	Trésorerie Débiteurs	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	Créditeurs et charges à payer Retenues contractuelles	Coût ou coût après amortissement

Éventualités

Les passifs éventuels sont des passifs potentiels qui pourraient devenir des passifs réels si un ou des événements futurs se produisent. S'il est probable qu'un événement survienne et qu'une estimation raisonnable du passif à engager 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 complémentaires des états financiers.

Incertitude relative à la mesure

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

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

Données budgétaires

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

3. NOUVELLES NORMES COMPTABLES FUTURES

En mars 2015, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (« CCSP ») a publié la version finale de la norme SP2200. Elle définit ce qu'on entend par un apparenté et établit les renseignements à fournir relativement aux opérations entre apparentés.

La norme SP2200 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2017 et son adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée la norme SP2200. Les répercussions de cette adoption n'ont pas encore été évaluées.

4. PASSIFS ÉVENTUELS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES

- a) Un permis a été octroyé à la Société pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir », contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la Société peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la Société devra enlever immédiatement ses installations, à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire, à défaut de quoi le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la Société, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis en date du 31 mars 2015. Comme la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- b) Un permis d'occupation du domaine public a été octroyé à la Société par une autorité municipale pour l'aménagement, la construction, l'usage et le maintien d'un ouvrage temporaire et autres usages connexes sur un terrain qui ne lui appartient pas. Il a été convenu entre les parties que ce permis constituait un véhicule procédural temporaire qui serait éventuellement remplacé par une entente à plus long terme. Le permis d'occupation contient des clauses de résiliation standards à ce type de permis, en vertu desquelles le propriétaire peut exiger l'enlèvement ou la modification des ouvrages de la Société si jugé nécessaire dans l'intérêt public en donnant, à la Société, un avis de six mois à l'expiration duquel la permission d'occuper le domaine public prendra fin. Le permis prévoit que la Société doit dès lors libérer le terrain, à défaut de quoi la municipalité pourra y procéder aux frais de la Société, sans indemnité ni compensation. Le permis prévoit également le droit pour la Société d'y mettre fin sur avis à l'autre partie avec obligation d'enlever les ouvrages à ses frais. La construction de l'ouvrage s'est terminée au cours de l'exercice et ni la Société, ni le propriétaire du terrain n'ont manifesté l'intention d'exercer les clauses de résiliation en date du 31 mars 2015. Comme le terme ou la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- c) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne lui appartiennent pas, mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au Gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

5. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

a) Régime de retraite

Tous les employés de la Société participent au Régime de retraite de la fonction publique. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation de base en vigueur à la fin de la période s'établissait à 8,15 % (7,50 % en 2014) pour les employés embauchés avant le 1^{er} janvier 2013 et à 7,05 % (6,62 % en 2014) pour les autres employés pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 1 188 859 (850 038 \$ en 2014).

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

b) Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

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

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

Ces deux régimes ne sont pas capitalisés, ils ne détiennent donc aucun actif. Pour calculer l'obligation pour les avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées, la Société utilise un taux de croissance de la rémunération variant de 2 % à 2,5 %, un taux d'actualisation de 1,99 % (2,96 % en 2014), une probabilité de départ des employés de 15 % avant la période d'éligibilité à la retraite.

Pour les avantages postérieurs à l'emploi relatifs aux accidents de travail, la Société a reconnu une obligation totalisant 373 710 (376 994 \$ en 2014). Pour calculer cet avantage postérieur à l'emploi, la Société utilise un taux de croissance de la rémunération variant de 2 % à 2,5 % et un taux d'actualisation de 1,99 % (2,96 % en 2014) en fonction de l'espérance de vie moyenne de 80 ans comme hypothèse de fin du paiement de l'indemnité.

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

	2015	2014
	\$	\$
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 161 439	1 183 170
Coût des services rendus au cours de l'exercice	447 434	135 352
Indemnités versées au cours de l'exercice	(187 089)	(157 083)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 421 784	1 161 439

6. RETENUES CONTRACTUELLES

Les retenues contractuelles (y compris les retenues d'exécution et les retenues de garantie) représentent le total des sommes que la Société retient provisoirement sur les sommes dues à des entrepreneurs durant la réalisation des travaux en vue de garantir l'exécution par ces derniers de leurs obligations portant sur les garanties de rectification et de correction des défauts, vices et malfaçons des travaux réalisés. Les périodes de garantie applicables à chacun des contrats débutent à la suite de l'émission du certificat provisoire d'achèvement des travaux visés. La Société procède alors à la remise de la retenue contractuelle de 5 % (désignée retenue d'exécution) et retient une nouvelle somme équivalente à 2,5 % à titre de retenue contractuelle (désignée retenue de garantie). Les contrats prévoient que la Société versera la deuxième portion de 2,5 % de la retenue contractuelle (désignée retenue de garantie) réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses du contrat après l'expiration de la période de garantie.

7. OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Par le passé, la Société a dressé un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classer leur état environnemental afin de prioriser les interventions. La Société compte un certain nombre de propriétés dont les sols sont contaminés au-delà des critères acceptables. Les propriétés concernées se situent sous le pont Jacques-Cartier et aux abords de l'autoroute Bonaventure. En ce qui a trait aux terrains sous le pont Jacques-Cartier, des contaminations des eaux ou du sol ont été relevées dans le cadre de cet exercice de classification, mais des travaux de suivis environnementaux et d'analyses plus poussées sont requis afin de déterminer si la nappe phréatique peut en être affectée et si un exercice de décontamination serait requis. Des travaux seront entrepris au cours de l'exercice 2015-2016 à cet effet. Actuellement, comme le niveau de contamination, l'impact et les actions à prendre ne peuvent être déterminés, aucun passif environnemental n'a été comptabilisé.

Au 31 mars 2015, 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 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 des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des taux de toxicité des eaux souterraines. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral cherche une solution intégrée au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions : soit le secteur Est et le secteur Ouest.

a) Secteur Est

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

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'un écran d'étanchéité.
- L'installation du système de pompage et de traitement devrait débuter en 2016.
- Les opérations de décontamination devraient débuter en 2016 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet dépassera 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Dans le cadre du secteur Est, la portion des coûts attribuable à la Société est estimée au tiers des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

b) Secteur Ouest

La Société achève actuellement un appel d'offres concernant la construction d'une barrière hydraulique et d'une usine de traitement. Par conséquent, l'évaluation de l'obligation afférente au secteur Ouest repose sur les termes financiers soumis :

- Le projet débutera en 2015 par la construction d'une barrière hydraulique et de l'usine de traitement.
- Les opérations de confinement devraient débuter en 2016 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Dans le cadre du secteur Ouest, la portion des coûts attribuable à la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.
- La Société assurera la gérance de ce projet.

Principales hypothèses
Au 31 mars 2015

		Secteur Est	Secteur Ouest
TAUX D'ACTUALISATION (NOTE 1):			
i) Exercices 2016 et 2017	2014	1,08 %	1,08 %
	2015	0,50 %	0,50 %
ii) À long terme	2014	2,96 %	2,96 %
	2015	1,99 %	1,99 %
Taux inflation – IPCBNR (note 2): Bâtiments non résidentiels	2014	3,43 %	3,43 %
	2015	3,21 %	3,21 %
Facteur de précision		+/-30 %	

FOURCHETTE NON ACTUALISÉE ET INFLATIONNÉE :

En 2014	Minimum	23 900 000 \$	22 200 000 \$
	Maximum	44 400 000 \$	33 300 000 \$
En 2015	Minimum	23 300 000 \$	12 100 000 \$
	Maximum	43 200 000 \$	12 100 000 \$

FOURCHETTE ACTUALISÉE ET INFLATIONNÉE :

En 2014	Minimum	19 161 000 \$	16 700 000 \$
	Maximum	35 700 000 \$	25 000 000 \$
En 2015	Minimum	20 600 000 \$	10 500 000 \$
	Maximum	38 300 000 \$	10 500 000 \$
Provision Passif environnemental		20 600 000 \$	10 500 000 \$

Pour 2015, l'obligation relative au secteur Ouest reposant sur les termes financiers soumis dans l'appel d'offres, aucune fourchette n'est à considérer. Pour le secteur Est, la Société juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés.

En date du 31 mars 2015, la Société estime donc à un montant de 31 100 000 \$ (35 861 000 \$ en 2014) pour les secteurs Est et Ouest. Ce montant a été enregistré à titre d'Obligations environnementales à l'État de la situation financière au 31 mars 2015.

Note 1: Taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien

Note 2: Indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
COÛT					
1^{er} avril 2013	6 890 863	382 159 495	3 626 824	55 806 692	448 483 874
Acquisitions	-	29 744 311	874 414	74 589 276	105 208 001
Aliénations	-	-	(168 634)	-	(168 634)
Transferts	-	13 060 310	-	(13 060 310)	-
31 mars 2014	6 890 863	424 964 116	4 332 604	117 335 658	553 523 241
Acquisitions	-	47 953 797	139 280	66 877 063	114 970 140
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	71 525 622	-	(71 525 622)	-
31 mars 2015	6 890 863	544 443 535	4 471 884	112 687 099	668 493 381
AMORTISSEMENT ACCUMULÉ					
1^{er} avril 2013	-	156 754 758	2 401 904	-	159 156 662
Amortissement	-	11 892 784	421 603	-	12 314 387
Aliénations	-	-	(168 634)	-	(168 634)
Cessions	-	-	-	-	-
31 mars 2014	-	168 647 542	2 654 873	-	171 302 415
Amortissement	-	22 153 907	686 582	-	22 840 489
Aliénations	-	-	-	-	-
Cessions	-	-	-	-	-
31 mars 2015	-	190 801 449	3 341 455	-	194 142 904
VALEUR COMPTABLE NETTE					
31 mars 2014	6 890 863	256 316 574	1 677 731	117 335 658	382 220 826
31 mars 2015	6 890 863	353 642 086	1 130 429	112 687 099	474 350 477

9. CAPITAL-ACTIONS

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

10. ÉVENTUALITÉS

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

Dans le cadre d'un projet pour des travaux qu'elle faisait exécuter pour elle-même et pour un partenaire et dont elle partage les coûts avec ledit partenaire, la Société a déposé le 23 novembre 2012, auprès de son partenaire, une réclamation pour des coûts supplémentaires encourus ou à encourir par la Société et découlant de décisions dudit partenaire. Pour le moment, la direction estime qu'il lui est impossible d'établir une estimation de l'incidence financière de cette réclamation.

11. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

a) Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser pour des services de police s'établit à approximativement 3 865 896,00 \$ par exercice (3 815 484 \$ au 31 mars 2014). L'entente en cours se termine le 30 juin 2017 et est renouvelable à son terme, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

La Société s'est engagée, principalement en vertu de travaux majeurs, d'approvisionnement et de services professionnels, à verser 164 564 000 \$ d'ici 2019 (120 977 424 \$ d'ici 2019 en 2014). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2016	137 403 000 \$
2017	21 332 000 \$
2018	4 979 000 \$
2019	850 000 \$

c) Baux

La Société s'est engagée, en vertu de baux pour la location de locaux et d'équipement, à verser 1 988 218 \$ d'ici 2020 (1 650 483 \$ d'ici 2019 en 2014). Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

2016	1 144 381 \$
2017	512 606 \$
2018	204 274 \$
2019	66 787 \$
2020	60 170 \$

12. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

14. CHARGES SELON LEUR OBJET

	2015	2014
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	109 281 950	57 612 518
Obligations environnementales	(4 443 210)	2 990 121
Amortissement des immobilisations corporelles	22 840 489	12 314 387
Salaires et avantages sociaux	14 356 085	9 351 892
Services professionnels	6 763 812	7 116 565
Biens et services	4 874 518	3 627 686
Total des charges	153 673 644	93 013 169

15. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Juste valeur

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

b) Risque de crédit

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

Le risque de crédit associé à la trésorerie est minimal puisque la Société traite uniquement avec des institutions financières de renom qui sont membres de l'Association canadienne des paiements.

Le risque de crédit associé aux débiteurs est minimal puisque la majorité des débiteurs sont à recevoir du Gouvernement du Canada. Au 31 mars 2015, les montants à recevoir du Gouvernement du Canada représentaient 76,6 % du montant total exigible (74,9 % en 2014) et les autres débiteurs ne présentaient aucun solde en souffrance (aucun en 2014).

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

c) Risque de liquidité

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

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

	2015	2014
	\$	\$
MOINS DE 90 JOURS		
Créditeurs et charges à payer	75 052 145	38 392 709
Montant dû à la SPFL	-	421 898
Retenues contractuelles	3 698 487	2 892 152
Sous-total	78 750 632	41 706 759
90 JOURS À UN AN		
Retenues contractuelles	5 431 725	3 190 415
PLUS D'UN AN		
Retenues contractuelles	2 152 532	3 453 944
Total	86 334 889	48 351 118

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

d) Risque de marché

Le risque de marché s'entend du risque qu'il y ait un impact sur les résultats à la suite d'un changement dans les conditions du marché, par exemple une fluctuation dans les taux de change des devises étrangères et des taux d'intérêt. La Société est exposée au risque de taux d'intérêt sur ses liquidités. Pour réduire ce risque au minimum, la Société doit, conformément à sa politique de placement, investir son fonds de roulement excédentaire dans des instruments très liquides et à faible risque. Si les taux d'intérêt avaient varié de 1 % au cours de l'exercice, le revenu d'intérêts sur la trésorerie aurait varié d'environ 405 818 \$ (247 843 \$ en 2014).

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

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

15. TRANSFERT DE LA PROPRIÉTÉ DE CERTAINS ACTIFS

Le 19 février 2015, dans le cadre du projet CNPC, un décret a été émis en vertu duquel le transfert de la gestion de certains immeubles fédéraux visés par ce projet et situés dans le corridor du pont Champlain (excluant le pont Champlain actuel et le pont de contournement) doit être effectué de PJCCI au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, sans contrepartie et avec prise d'effet le 1^{er} avril 2015. En date des présentes, l'incidence financière de ce transfert ne peut être déterminée.

ANNEXE A — EXAMEN DE RENDEMENT DE 2014-2015

Activité 1 – Gérer et entretenir

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

Mesures de rendement en 2014-2015	Indicateurs de rendement	Calendrier	Situation
Réaliser le programme d'inspection et d'entretien majeur régulier.	Exécution du programme d'entretien en fonction des inspections annuelles et d'un examen opérationnel quotidien.	Une fois par année	Les inspections ont été bonifiées et en voie d'être terminées selon le calendrier.
Demander l'approbation d'un financement à long terme afin de contrer les risques majeurs pour les ponts et les structures de Montréal.	Affectation d'un financement à long terme à PJCCI pour contrer les risques majeurs pour les ponts intérieurs et structures Affectation d'un financement à long terme à PJCCI pour le projet environnemental des secteurs Ouest et Est de l'autoroute Bonaventure.	2014-2015	Le plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019 a été révisé. Activité continue. Le plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019 a été approuvé. Le besoin d'un financement sur 15 ans a été transmis à INFC.
Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de coûts.	Programme de réfection du pont Honoré-Mercier.	2013-2017	Atteint en partie. Les travaux se poursuivent sur la section fédérale du pont et devraient être achevés en 2017.
	Programme de réfection du pont Champlain.	2013-2018	Atteint. La sixième année du plan de 10 ans est en cours de réalisation.
	Construction du pont de contournement de l'île des Sœurs et du nouveau dépôt à neige.	2013-2015	Atteint. La planification et la construction se réalisent tel que prévu au calendrier.
	Programme de renforcement des poutres de rive du pont Champlain.	2013-2018	Les travaux se poursuivent selon le programme révisé.
	Mesures de mitigation pour les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure.	2013-2017	Les travaux se poursuivent en collaboration avec les différents intervenants.

ANNEXE B — CONSEIL D'ADMINISTRATION, ÉQUIPE DE DIRECTION ET COMITÉS

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS (AU 31 MARS 2015)

Paul T. Kefalas, président du conseil d'administration
Serge Martel, président adjoint du conseil d'administration
Glen P. Carlin, premier dirigeant et administrateur
Denise Hébert, administratrice
Guy Martin, administrateur
John Papagiannis, secrétaire général (par intérim)
Claude Lachance, trésorier
Sylvie Lefebvre, avocate-conseil

ÉQUIPE DE DIRECTION (AU 31 MARS 2015)

Glen P. Carlin, premier dirigeant
Anne-Marie Braconnier, directrice, Communications (par intérim),
François Demers, directeur principal, Projets Champlain
Claude Lachance, directeur principal, Administration
Sylvie Lefebvre, avocate-conseil
Sandra Martel, directrice principale, Planification et Technologies de l'information
Steve Tselios, directeur principal, Ingénierie
Catherine Tremblay, directrice principale, Projets Construction et Opérations

ANNEXE C — LISTE DES ABRÉVIATIONS

AVMSL	Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
BCP	Biphénytes polychlorés
CCFEE	Projet de conception – construction – financement – entretien – exploitation
CCSP	Conseil sur la comptabilité dans le secteur public
CCU	Centre de coordination d'urgence
CNPC	Corridor du nouveau pont Champlain
IDS	Île des Sœurs
INFC	Infrastructure Canada
LCEE	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)
LGFP	Loi sur la gestion des finances publiques
MDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (Québec)

COMITÉS (AU 31 MARS 2015)

Comité d'audit

Denise Hébert, présidente
Serge Martel
Guy Martin

Comité de gouvernance

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

Comité des ressources humaines

Denise Hébert, présidente
Serge Martel
Guy Martin

Comité de suivi pour le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier et tunnel de Melocheville

Serge Martel, président suppléant
Paul T. Kefalas, membre temporaire
Denise Hébert, observatrice
Guy Martin, observateur

Comité de risques — Projets pont-jetée temporaire et viaduc principal

Serge Martel, président suppléant
Paul T. Kefalas, membre temporaire
Denise Hébert, observatrice
Guy Martin

Comité de risques — Pont Jacques-Cartier

Guy Martin, président
Paul T. Kefalas, membre temporaire
Denise Hébert, observatrice
Serge Martel

Comité de risques —

Autoroute Bonaventure et estacade

Guy Martin, président
Paul T. Kefalas, membre temporaire
Denise Hébert, observatrice
Serge Martel

Comité de risques — Projet Champlain

Serge Martel, président suppléant
Paul T. Kefalas, membre temporaire
Denise Hébert, observatrice
Guy Martin

Comité TI et gestion du changement

Serge Martel, président
Paul T. Kefalas, observateur

Comité des enjeux juridiques

Serge Martel, président
Denise Hébert
Guy Martin
Paul T. Kefalas, observateur

Comité des communications

Guy Martin, président
Denise Hébert
Serge Martel
Paul T. Kefalas, observateur

Comité d'environnement

Guy Martin, président
Paul T. Kefalas, observateur
Denise Hébert
Serge Martel

MTQ	Ministère des Transports du Québec
NCCSP	Normes comptables canadiennes pour le secteur public
PASCF	Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux
PJCCI	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
PTE	Post-tension externe
PGI	Progiciel de gestion intégré
PRFC	Renforcement en polymère avec fibre de carbone
SPFL	La Société des Ponts fédéraux Limitée
TPSGC	Travaux publics et services gouvernementaux Canada