

# RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

**1<sup>er</sup> TRIMESTRE (T1)**

Pour les trois mois terminés au 30 juin 2019

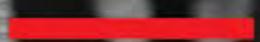
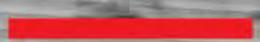
# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. STATUT</b>	<b>4</b>
1.1 MANDAT.....	4
1.2 MISSION, VISION ET VALEURS.....	4
<b>2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2019-2020</b>	<b>6</b>
2.1 SOMMAIRE.....	6
2.2 PERSPECTIVES.....	7
<b>3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS</b>	<b>9</b>
3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS.....	9
3.2 FLUX DE TRÉSORERIE.....	10
3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES.....	10
3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS.....	20
<b>4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2019-2020</b>	<b>22</b>
4.1 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	22
4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	23
4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 juin 2019.....	24
4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 juin 2019.....	25
4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 juin 2019.....	26
4.6 NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES.....	27

EXCLUSIV  
\*4141  
EXCLUSIV



**+ SECTION 1**  
STATUT



# 1. STATUT

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

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

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

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

## 1.1 MANDAT

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

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

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

## 1.2 MISSION, VISION ET VALEURS

### Notre mission

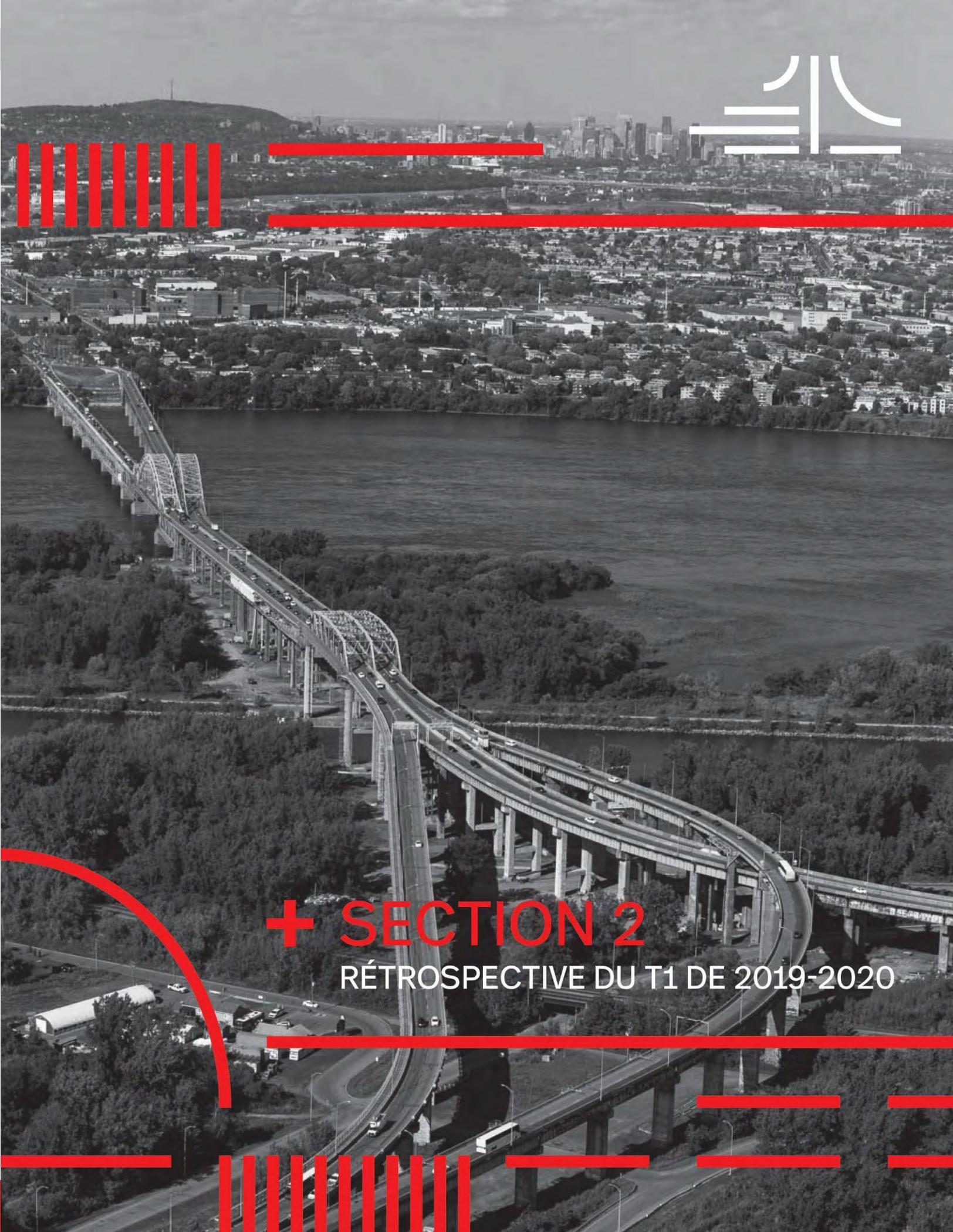
Assurer la mobilité des usagers, la sécurité et la pérennité des infrastructures en préconisant une gestion systémique selon une approche de développement durable.

### Notre vision

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

### Nos valeurs

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



**+ SECTION 2**

RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2019-2020

## 2. RÉTROSPECTIVE DU T1 DE 2019-2020

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la LGFP et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Il présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 30 juin 2019 (T1). Il doit être lu conjointement avec les états financiers non audités intérimaires et les notes afférentes que renferme le présent document, ainsi qu'avec les états financiers audités annuels et les notes justificatives inclus au rapport annuel de 2018-2019 de PJCCI.

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

Le tableau suivant rend compte des frais de déplacements, d'accueil et de conférences du 1<sup>er</sup> trimestre de l'exercice financier 2019-2020 :

(En milliers de dollars)	Trois mois terminés le	
	30 juin 2019	30 juin 2018
	Réel Trimestre	Réel Trimestre
Déplacements	18,7	10,0
Accueil	4,6	2,9
Conférences	12,3	23,1
<b>TOTAL</b>	<b>35,6</b>	<b>36,0</b>

### 2.1 SOMMAIRE

PJCCI déclare un excédent de 0,7 M\$ pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2019 (0,9 M\$ - 2018). Le déficit avant le financement public était de 38,1 M\$ au 30 juin 2019 (45,0 M\$ - 2018).

Pour l'exercice en cours, les revenus totaux cumulés ont été de 0,4 M\$ (0,4 M\$ - 2018). Les revenus sont, dans leur ensemble, demeurés stables.

Au cours de la même période, la dette nette a augmenté de 0,4 M\$ pour atteindre un total de 25,3 M\$. Les actifs financiers ont diminué de 6,3 M\$. La variation est liée au niveau de réalisation des activités d'investissement.

Les acquisitions d'immobilisations brutes ont atteint, durant le premier trimestre de l'exercice en cours, 11,7 M\$ (10,5 M\$ - 2018). Elles consistent essentiellement en des dépenses de 6,4 M\$ pour le pont Jacques-Cartier, 2,6 M\$ pour le pont Honoré-Mercier et de 2,1 M\$ pour le tunnel de Melocheville.

## 2.2 PERSPECTIVES

Les dépenses d'entretien et de maintien des ponts et infrastructures connexes demeurent élevées. Malgré l'ouverture du nouveau pont Samuel-De Champlain, des interventions de suivi structural (dont de l'inspection et du monitoring) du pont Champlain seront requises pour en assurer la sécurité et l'intégrité structurale jusqu'au début des travaux de déconstruction. Les autres projets financés par le gouvernement se poursuivent, incluant les travaux de réfection en cours au pont Jacques-Cartier, au pont Honoré-Mercier, sur l'autoroute Bonaventure et sur l'Estacade du pont Champlain.

Pour maintenir le pont Jacques-Cartier dans une perspective à long terme, PJCCI doit poursuivre son plan de réfection majeure portant sur les différents éléments de la structure. Un réaménagement aux approches du pont est prévu pour favoriser la fluidité de la circulation en prenant en considération les besoins futurs selon les différents modes de transport. Ces réaménagements doivent être élaborés selon une approche d'intégration urbaine. De plus, une étude est présentement en cours pour évaluer le potentiel du pavillon de l'île Sainte-Hélène.

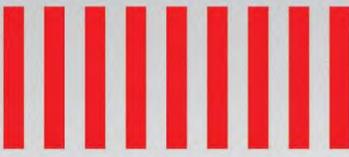
Comme pour le pont Jacques-Cartier, PJCCI doit poursuivre ses travaux de réfection majeurs sur le pont Honoré-Mercier pour le maintien de l'actif.

La section de l'autoroute Bonaventure constituée de voies au sol est à la fin de sa vie utile. Une vision de boulevard urbain a été retenue pour sa reconfiguration et la reconstruction afin d'assurer une intégration urbaine avec la Ville de Montréal.

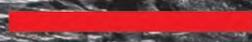
Avant de poursuivre les investissements dans la structure, un questionnaire est actuellement en cours pour établir la valeur future potentielle de l'Estacade du pont Champlain.

Par ailleurs, la majeure partie des études techniques pour finaliser la planification du projet de déconstruction du pont Champlain a été complétée au cours du dernier trimestre. L'appel de qualification pour les travaux de conception-construction est maintenant terminé. Les candidats retenus seront invités à présenter une proposition dans le cadre d'un appel de propositions qui s'étendra sur une période d'environ cinq (5) mois.

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



**+ SECTION 3**  
ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS



## 3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

### 3.1 RÉSULTAT DES OPÉRATIONS

#### 3.1.1 État de la situation financière

##### Actifs financiers

Au cours des trois (3) mois terminés le 30 juin 2019, les actifs financiers totaux ont diminué de 6,3 M\$ pour atteindre 46,8 M\$ comparativement à 53,1 M\$ au 31 mars 2019. Comme au cours des exercices précédents, un facteur déterminant de la variation des actifs financiers est la date de réception des crédits fédéraux qui comprennent le financement des grands projets d'investissement et les charges d'exploitation.

La situation de trésorerie nette de PJCCI a diminué de 9,5 M\$ pour atteindre un montant de 38,3 M\$ au 30 juin 2019 (47,8 M\$ au 31 mars 2019). Cette diminution au cours du premier trimestre est notamment attribuable à la variation des créditeurs.

##### Passif

Les créditeurs et charges à payer ont diminué de 4,9 M\$ passant de 44,3 M\$ au 31 mars 2019 à 39,4 M\$ au 30 juin 2019. Cette diminution est attribuable en grande partie à la variation des activités des différents chantiers en cours.

Pour mener à bien ses grands projets, PJCCI a conclu des contrats de construction qui prévoient la retenue d'une partie du paiement jusqu'à l'achèvement de certains travaux et des garanties contractuelles dans le respect des exigences d'exécution. Ces retenues de garantie ont diminué de 1,4 M\$ pour atteindre 5,0 M\$ au 30 juin 2019 (6,4 M\$ au 31 mars 2019). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

##### Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles nettes de l'amortissement ont augmenté de 1,1 M\$ pour atteindre un total de 591,1 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2019 (590,0 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations bruts de 11,7 M\$ moins des charges d'amortissement de 10,6 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont notamment ceux du pont Jacques-Cartier (6,4 M\$), du pont Honoré-Mercier (2,6 M\$) et du tunnel de Melocheville (2,1 M\$).

##### Financement du gouvernement

Le tableau suivant résume le financement public pour le premier trimestre de l'exercice en cours au 30 juin 2019 :

(en milliers de dollars)	Premier trimestre	
	2019-2020	2018-2019
Financement public pour les charges d'exploitation	27 073	35 347
Financement public pour les immobilisations corporelles	11 748	10 545
<b>TOTAL</b>	<b>38 821</b>	<b>45 892</b>

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

### 3.1.2 Charges

#### Entretien

Les charges d'entretien au cours du premier trimestre représentent 84,3 % (87,1 % au 30 juin 2018) des charges totales cumulatives.

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2019, les charges d'entretien, incluant l'amortissement, totalisent 32,5 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- + 1,9 M\$ en travaux pour le pont de contournement de l'île des Sœurs;
- + 5,5 M\$ en travaux pour le pont Honoré-Mercier;
- + 8,0 M\$ en travaux pour le pont Champlain;
- + 9,6 M\$ en travaux pour le pont Jacques-Cartier;
- + 1,8 M\$ en travaux pour l'autoroute Bonaventure;
- + 0,7 M\$ en travaux pour le tunnel de Melocheville;
- + 1,3 M\$ en travaux pour l'Estacade du pont Champlain;
- + 3,5 M\$ en salaires et avantages sociaux;
- + 0,2 M\$ pour divers autres projets et équipements.

#### Fonctionnement

Les charges de fonctionnement des trois (3) premiers mois ont été de 0,7 M\$ (0,8 M\$ au 30 juin 2018). Ces chiffres représentent 1,9 % des charges totales (1,7 % au 30 juin 2018).

#### Administration

Les charges administratives des trois (3) premiers mois s'élèvent à 4,4 M\$ et représentent une augmentation de 0,7 M\$ par rapport à la même période de l'exercice financier précédent (3,7 M\$ au 30 juin 2018). Au cours du premier trimestre, les charges administratives ont représenté 8,8 % des charges totales (incluant les acquisitions d'immobilisations). Ce taux varie notamment en fonction des dépenses d'entretien majeur. L'objectif de la Société est de ne pas dépasser 6 %.

## 3.2 FLUX DE TRÉSORERIE

Par rapport au 31 mars 2019, le solde de l'encaisse a diminué de 9,5 M\$ pour atteindre un montant de 38,3 M\$ (47,8 M\$ au 31 mars 2019).

## 3.3 ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES

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

### 3.3.1. Sécurité et pérennité des infrastructures

La priorité de PJCCI est d'assurer la mobilité des usagers, ce qui passe par la sécurité constante de toutes les structures sous sa responsabilité. L'âge des infrastructures et le financement pour en

assurer l'entretien et la réfection sont des risques réels que la Société doit atténuer afin d'assurer la sécurité de ses infrastructures, ainsi que celle des usagers qui les utilisent quotidiennement.

Effectivement, les ponts et autres ouvrages gérés par la Société sont âgés et exposés depuis des années à une circulation lourde, à des conditions climatiques rigoureuses et à l'utilisation abondante de sels de voirie. Afin de déterminer l'état réel de ses structures et leur niveau d'endommagement, PJCCI s'est dotée d'un plan de gestion et d'inspection. Les inspections, les études de capacité portante et l'instrumentation sont les sources principales d'information permettant à PJCCI de gérer les risques associés à la sécurité des ouvrages, de prioriser les interventions et préparer un plan d'investissement sur une période de dix (10) ans. Les travaux sont déterminés dans une perspective à plus long terme, visant à assurer la pérennité des ouvrages et prolonger leur durée de vie utile, jusqu'à 150 ans pour le pont Jacques-Cartier et 125 ans pour la section fédérale du pont Honoré-Mercier selon la vision établie pour chacune des structures.

### 3.3.2. Financement durable

Dans ses décisions, PJCCI doit constamment considérer la meilleure façon d'utiliser les ressources disponibles pour protéger les actifs qu'elle gère et réaliser sa mission d'assurer la mobilité des usagers et la sécurité et la pérennité des infrastructures.

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

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

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

### 3.3.3. Gestion des ressources humaines

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

Pour pallier les vulnérabilités d'expertises causées par le départ effectif ou annoncé d'une personne clé de l'organisation, PJCCI met en œuvre des actions relatives au développement professionnel et à la relève, alignées au plan d'engagement corporatif.

La prévention de la santé mentale au travail ainsi que la gestion de la diversité en milieu de travail ont été retenues par l'équipe de direction comme les principales initiatives 2019-2020. La démarche de santé et mieux-être basée sur la norme « Entreprise en santé » et la démarche sur le multiculturalisme sont en cours de réalisation. Des comités multidisciplinaires de déploiement ont été formés pour développer et réaliser les activités des plans d'action.

PJCCI a également débuté le développement de sa marque Employeur. L'élaboration et le déploiement du plan d'action débuteront sous peu.

Ces initiatives en gestion des ressources humaines ont comme objectif de positionner PJCCI en tant qu'Employeur de choix.

### 3.3.4. Technologies de l'information (TI)

Des formations sur les politiques de sécurité informatique ainsi que la gestion de l'information administrative se poursuivent. Une campagne de sensibilisation à la sécurité informatique a été déployée, campagne qui se déroulera tout au long de l'année 2019 auprès de l'ensemble des employés.

Dans le cadre du déploiement de l'outil Sharepoint, lequel constitue un volet important du projet d'implantation de la Gestion électronique de documents (GED), la mise en place des espaces de collaboration des équipes et comités a débuté avec des séances d'analyse de besoins avec les différentes équipes.

Le contrat pour la rédaction du plan de relève TI, basé sur les bonnes pratiques d'affaires, les normes et les référentiels, est en cours. Une liste de recommandations concernant l'environnement technologique sera déposée et un plan d'action pour le déploiement des solutions retenues suivra à l'automne 2019.

### 3.3.5. Santé et sécurité (SST)

Dans le cadre de l'initiative en SST et en lien avec les orientations stratégiques 2017-2020, le service SST poursuit la mise à jour du programme de gestion en SST de la Société. Ce programme permet la mise en place des processus permettant à PJCCI de créer une culture intégrée de la SST au sein de ses activités.

Au cours du premier trimestre de 2019-2020, le service SST a complété la mise à jour de son programme d'acquisition, de contrôle et d'utilisation des équipements de protection individuelle ainsi que de son inventaire. La mise en place d'un registre des substances dangereuses, comprenant un volet sur la gestion environnementale des substances et des déversements, est en cours. Par ailleurs, la formation générale en SST des employés, basée sur la matrice de formation SST, se poursuit selon l'échéancier prévu.

La collaboration de l'ensemble du personnel, et principalement du service Environnement et Développement durable pendant le premier trimestre, facilite l'adhésion à l'objectif ultime de « Zéro Blessure par Choix » et permet à PJCCI d'atteindre ses buts. Cette philosophie s'intègre également de façon logique et naturelle à l'approche de développement durable de la Société.

Avec la participation active des membres du Comité local en SST, le service SST balise les meilleures pratiques en SST et accompagne les employés de la Société et les intervenants sur ses lieux de travail dans l'optique d'une intégration continue de la SST à toutes ses activités.

### 3.3.6. Obligations environnementales

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

L'exploitation du système du Secteur Est est en cours.

Quant au système de confinement et de traitement du secteur Ouest, l'exploitation se poursuit et fait l'objet d'un partenariat avec le gouvernement du Québec (ministère de l'Environnement et de la Lutte

contre les changements climatiques (MELCC)). Le service Environnement et Développement durable (EDD) de PJCCI en assure la gestion.

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

- + La caractérisation exhaustive de la section 10 de l'autoroute Bonaventure;
- + L'implantation de mesures de mitigation pour les hirondelles à front blanc et les faucons pèlerins;
- + L'intégration de programmes de développement durable dans le cadre du projet de déconstruction du pont Champlain;
- + La mise en valeur sociale et environnementale des actifs; et
- + L'évaluation de la résilience des infrastructures aux changements climatiques.

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

Le développement d'un outil interne d'aide à la décision s'est poursuivi. Cet outil vise à mettre en place, d'une manière systémique et répétable, un processus d'intégration du développement durable aux divers projets et investissements de la Société. PJCCI a également entamé l'arrimage de sa démarche de développement durable avec la *Loi fédérale sur le développement durable* et sa stratégie sous-jacente auxquelles la Société sera assujettie à compter de la fin 2020.

### 3.3.7. Gestion des actifs

Au premier trimestre de 2019-2020, l'équipe de gestion d'actifs a poursuivi la bonification des fiches de projets en vue de la préparation du plan d'entreprise 2020-2025. Un nouveau gabarit a été élaboré pour assurer d'inclure tous les aspects de la gestion d'actifs et de la gestion par projet (contraintes et opportunités, hypothèses de travail, scénarios de gestion de la circulation, portée des études d'avant-projet requises, analyse des besoins en termes d'évaluation des effets environnementaux et plan de main-d'œuvre).

L'exercice d'identification des risques liés à une structure est complété. L'objectif est de raffiner le processus et de mettre en place une méthode qui permettra d'évaluer les risques pour chacune des structures et déterminer les priorités pour chaque projet à réaliser, en vue de faciliter les choix d'investissements. Avec la mise en place de contrats intégrés de gestion d'actifs pour certaines structures, l'exercice d'identification des risques et de mesures de mitigation se réalisera à travers les diagnostics d'ouvrage et l'élaboration de plans directeurs. Ainsi, deux (2) plans directeurs seront déployés dans les prochaines années, soit le plan directeur de maintien d'actifs (PDMA) et le plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD). Ces plans viendront appuyer les équipes internes dans le choix et la priorisation d'investissements en proposant différents scénarios d'investissements. Le diagnostic et le PDMA de l'Estacade du pont Champlain ont été complétés.

Dans la structure actuelle de l'équipe de gestion d'actifs, l'unité dédiée à l'information d'actifs, dont l'objectif est d'assurer de façon continue la mise à jour des données propres aux ouvrages et de combiner et traiter ces informations pour l'ensemble de l'organisation, a poursuivi la mise en œuvre de son plan d'action triennal. La réalisation d'une étude d'avant-projet sommaire est en cours et constitue le premier livrable visant le développement d'un nouveau système de gestion de l'information d'actifs.

### 3.3.8. Grands projets

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

## Pont Jacques-Cartier

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

- + Deux (2) contrats, le premier pour des travaux de réfection des tours d'acier et le deuxième pour le renforcement de la structure d'acier aux sections 4, 6 et 8, ont été complétés durant le premier trimestre. La réalisation de travaux similaires dans le passé a permis de mieux connaître et mitiger les enjeux reliés à des travaux se déroulant dans un environnement urbain comprenant des résidences à proximité. Des mesures novatrices ont été mises en place pour diminuer les bruits générés par les travaux sur l'acier, dont l'enlèvement de rivets et le boulonnage, dans le but de réduire le plus possible les désagréments découlant des travaux pour les résidents;
- + Le projet de réfection et de renforcement des murs d'ailes et murs de crête des culées des rampes amont et aval du pont Jacques-Cartier menant à l'île Ste-Hélène s'est complété durant le premier trimestre. La deuxième phase de ce projet consiste en la réfection des piles de maçonnerie 45-46, des piédestaux de la section 8 et de la culée 0 à Longueuil.

Un appel d'offres a été lancé durant le premier trimestre et l'adjudication du contrat de construction ainsi que la réalisation des travaux sont prévus durant les deuxième et troisième trimestres. Il est à noter que ces travaux étaient prévus en 2020, mais qu'une opportunité s'est présentée pour devancer les travaux en 2019;

- + Considérant la demande pour maintenir la piste cyclable en exploitation durant l'hiver, une étude d'avant-projet a été lancée au cours du deuxième trimestre de 2017-2018 afin d'étudier les mesures à mettre en place pour y répondre de manière sécuritaire. La Société s'est adjoint les services d'un consultant afin de documenter et analyser un projet-pilote d'entretien hivernal de la piste par méthodes conventionnelles et systèmes de chauffage. Les conclusions ont été présentées à PJCCI et le rapport final a été rendu public à l'automne 2018. Suite à cette étude, la Société a pris la décision de maintenir la piste fermée durant l'hiver 2018-2019 puisque le niveau de risque demeurerait trop élevé. Cependant, au cours du premier trimestre, la Société a décidé de réaliser des essais en circuit fermé sur la piste cyclable et le trottoir durant l'hiver 2020 dans un objectif d'ouverture partielle à l'hiver 2021 si les essais hivernaux s'avèrent concluants;
- + Durant le premier trimestre, la phase d'ingénierie du projet de réfection d'éléments d'acier et de peinture de la zone d'éclaboussure et du dessous du tablier de la section 7 s'est poursuivie. Un contrat de construction devrait débuter au deuxième trimestre et consistera en la réfection d'éléments d'acier et le peinture de la zone entre les piles 25 et 26. Un deuxième contrat devrait s'amorcer durant le troisième trimestre entre les piles 23 et 24;
- + Suite au lancement en 2017-2018 d'un projet comprenant deux (2) volets, soit le planage et le pavage sur la totalité du pont et ses approches ainsi que la gestion de l'eau drainée et l'aménagement des terrains sous la section 8, la Société a octroyé au cours du premier trimestre un premier contrat pour la réfection des approches Nord et Sud du pont. Au troisième trimestre, la Société prévoit lancer les appels d'offres pour réaliser un contrat de pavage du pont au printemps 2020 et un contrat pour réaliser les travaux d'aménagement des terrains et de gestion de l'eau drainée qui se dérouleront de l'été 2020 à l'automne 2021;
- + Un projet visant la construction d'un nouveau bâtiment pour le service Opérations & Entretien et l'amélioration de la cour adjacente a été lancé en 2017-2018. Considérant les études qui ont démontré la vétusté des bâtiments actuels, la solution retenue consiste à construire un nouveau bâtiment qui regroupera le garage et les bureaux administratifs. La conception détaillée est en cours en vue de débuter les travaux de construction au début 2020-2021. La mise en service du nouveau bâtiment est prévue au début 2021-2022;
- + Un projet visant à améliorer les outils de gestion de la mobilité est en cours. Le projet inclut la construction d'une boucle de fibres optiques afin d'assurer la redondance du réseau actuel, la création et l'intégration d'un système intelligent de gestion de la circulation (SIGC) ainsi qu'une

bonification des systèmes de comptage véhiculaire sur l'ensemble du réseau de PJCCI. Le contrat pour les travaux de construction de la boucle de fibres optiques a été adjudgé à l'automne 2018 et les travaux seront complétés à la fin du troisième trimestre. La conception pour le volet visant le système intégré de gestion de la circulation a été complétée au cours du premier trimestre et l'adjudication du contrat est prévue au cours du troisième trimestre. Un nouveau contrat de bonification du système de comptage sera mis en marché durant le quatrième trimestre pour une réalisation des travaux à l'été 2020. La Société collabore activement au projet de relocalisation du centre de surveillance des caméras et de gestion des voies de la Sûreté du Québec. Ce volet, qui s'est amorcé en 2018, impliquera une ingénierie détaillée durant les troisième et quatrième trimestres ainsi que l'acquisition d'équipements durant l'année 2020;

- + Une étude d'avant-projet a été lancée en 2017-2018 en vue d'assurer la pérennité du pavillon de l'île Sainte-Hélène, incluant la gestion des eaux drainées au niveau des terrains avoisinants. Le rapport d'étude d'avant-projet détaillé sera déposé au courant du troisième trimestre de 2019-2020. Ledit rapport est préparé par une firme d'architectes accompagnée d'une firme de génie-conseil. Le lancement du projet est prévu au dernier trimestre de 2019-2020;
- + Une étude d'avant-projet a été lancée au premier trimestre de 2019-2020 en vue de définir les orientations de conception, l'échéancier et la portée des travaux requis pour procéder à la démolition du bâtiment de la Plaza Jacques-Cartier et l'aménagement des terrains avoisinants. Un appel de propositions sera lancé au courant du deuxième trimestre de 2019-2020 pour s'adjoindre les services d'un consultant pour la réalisation des études d'avant-projet sommaire et détaillé. Le début des travaux est prévu après la mise en service du nouveau bâtiment du service Opérations & Entretien.

### **Pont Honoré-Mercier**

Des travaux de réfection de piles sont en cours et se poursuivront sur plusieurs années. Au cours du premier trimestre, les travaux sur cinq (5) piles se sont poursuivis et un nouveau contrat pour la réfection de six (6) piles additionnelles a été adjudgé au cours du premier trimestre de 2019-2020.

Des travaux de peinture ont débuté au cours de 2017-2018 et se poursuivront également sur plusieurs années. Quatre (4) travées ont été complétées au cours du troisième trimestre de 2018-2019 et les travaux sur trois (3) nouvelles travées ont débuté au premier trimestre de 2019-2020. La fin des travaux de ce premier lot de peinture est prévue au deuxième trimestre de 2019-2020. Les travaux d'un deuxième lot de peinture débuteront au deuxième trimestre de 2019-2020 pour six (6) nouvelles travées et seront réalisés sur deux (2) exercices financiers.

Un premier lot de remplacement des passerelles d'inspection, qui avait débuté au quatrième trimestre de 2017-2018, a été complété au premier trimestre de 2018-2019. Les travaux du deuxième lot seront complétés durant le deuxième trimestre de 2019-2020 et les travaux du troisième lot sont prévus débiter au troisième trimestre.

Une étude d'avant-projet a été lancée au cours du premier trimestre de 2018-2019 en vue de définir les orientations de conception, l'échéancier et la portée des travaux requis pour poursuivre le programme de réfection des piles, de remplacement de la surface de peinture et d'entretien des appareils d'appui au pont Honoré-Mercier. Un contrat de conception a été octroyé pendant le premier trimestre afin de réaliser l'étude d'avant-projet.

Une seconde étude d'avant-projet a été lancée au cours du troisième trimestre de 2018-2019 en vue de définir les orientations de conception, l'échéancier et la portée des travaux requis pour revitaliser progressivement des terrains se situant dans le secteur du pont. L'étude portera sur la mise en place d'un parcours mémorial dédié à l'histoire et la culture de la communauté Mohawk. Cette étude est prévue démarrer au deuxième trimestre de 2019-2020.

Une troisième étude d'avant-projet a été lancée au cours du troisième trimestre de 2018-2019 en vue de définir les orientations de conception, l'échéancier et la portée des travaux requis pour le pavage des bretelles, la mise à niveau de l'alimentation électrique, la stabilisation des talus et le prolongement de la piste cyclable du pont Honoré-Mercier. Deux (2) contrats de construction sont prévus, dont le premier (pavage et électricité) a été adjudgé pendant le premier trimestre de 2019-2020 et dont le second (talus et piste cyclable) est prévu être adjudgé pendant le deuxième trimestre.

## Pont Champlain

Dans le but de maintenir sa stratégie globale d'entretien du pont jusqu'à sa mise hors service, PJCCI procède de façon continue à des inspections, à la surveillance (« monitoring ») en temps réel des éléments critiques ainsi qu'à une veille de la capacité portante de l'ensemble de la structure. Cette stratégie doit assurer que le passage entre la Rive-Sud et l'île de Montréal demeure sécuritaire et efficace jusqu'à l'ouverture du pont Samuel-De Champlain. La mise hors service du pont Champlain a été réalisée à la fin du premier trimestre. PJCCI continuera le maintien de sa stratégie de surveillance et d'inspection jusqu'au début des travaux de déconstruction prévus au printemps 2020.

Durant le premier trimestre de 2019-2020, PJCCI a poursuivi la mise en application des recommandations émises par son consultant responsable de l'intégrité structurale du pont Champlain dans le cadre du rapport intitulé « *Impacts due to possible delays of new bridge opening* ». Ces recommandations permettent un suivi serré de l'intégrité structurale du pont et permettent d'assurer la sécurité du pont pour les usagers de la route. Parmi elles, les recommandations suivantes sont toujours d'actualité :

- + Adjudication d'un contrat pour l'installation, sur demande, d'une super-poutre;
  - o La Société a déjà mis en place un contrat pour l'installation, sur demande et au besoin, d'une super-poutre;
- + Adjudication d'un contrat pour l'installation d'un treillis modulaire universel sur une poutre intérieure ou d'un super-diaphragme;
- + Augmentation de la fréquence d'inspection des éléments sensibles (poutres intérieures, chevêtres et diaphragmes) et révision de la fréquence selon les résultats d'inspection;
  - o Des inspections trimestrielles sont déjà planifiées. L'inspection du printemps 2019 visait une cinquantaine de poutres intérieures, des chevêtres et des diaphragmes. La Société a déjà planifié l'inspection détaillée de l'été 2019 qui devrait débiter durant la deuxième semaine du mois de juillet;
- + Instrumentation des trente (30) poutres intérieures les plus critiques et révision de la priorisation des poutres;
  - o Les travaux d'instrumentation sont révisés de façon constante selon la priorisation des poutres. Les résultats obtenus sont analysés par nos consultants et experts.

Après analyse, le consultant de PJCCI responsable de l'intégrité structurale du pont Champlain recommande le maintien des recommandations citées plus haut jusqu'au début de sa déconstruction prévue au printemps 2020.

Dans cette optique, PJCCI a prolongé plusieurs contrats de services professionnels (ingénierie, inspection, suivi du comportement structural et gestion des contrats de construction) dans le but de poursuivre la gestion efficace de l'ensemble des activités reliées au pont Champlain. Le bureau de projet Champlain regroupe ainsi :

- + Une firme responsable de l'intégrité structurale du pont;
- + Une firme responsable de la surveillance des travaux de construction et du contrôle de la qualité;

- + Un consortium de firmes de génie-conseil responsable de l'inspection du pont;
- + Une firme responsable de la surveillance (« monitoring »).

En février 2017, un consultant retenu par PJCCI a émis son rapport final d'une étude d'avant-projet portant sur la déconstruction du pont Champlain d'origine selon les principes de développement durable. Cette étude d'avant-projet visait à élaborer divers scénarios et à recommander le scénario optimal pour la déconstruction du pont.

En mai 2018, la Société recevait le mandat de gestion du projet de déconstruction du pont Champlain. Dans ce contexte, les études préparatoires à cet important projet se sont poursuivies, notamment par l'analyse environnementale ciblée (AEC) entamée en 2018, qui se conclura au cours de l'été 2019 afin de répondre aux attentes des autorités concernées (Transports Canada, Pêches et Océans Canada et ECCC). PJCCI recueille actuellement les commentaires sur l'AEC qui a été publiée en version préliminaire dans le cadre des consultations publiques. Les citoyens ont eu l'occasion de s'exprimer en personne dans le cadre des journées portes ouvertes au mois de mai 2019 et en ligne (plateforme web) sur une période s'étalant du 8 mai au 30 juin 2019.

Le processus de consultation publique a permis aux citoyens d'en apprendre plus sur les méthodes de déconstruction, l'analyse environnementale ciblée, les programmes de valorisation des matériaux, Héritage Champlain (mise en valeur des actifs) ainsi que sur les projets de recherches appliquées.

Durant le premier trimestre de 2019-2020, PJCCI a également complété la majeure partie des études techniques afin de définir une orientation et d'assurer une bonne transition en vue de la réalisation du projet.

Afin de sélectionner l'entrepreneur qui sera responsable des travaux de conception-déconstruction, l'approvisionnement se réalisera en deux (2) étapes, soit par un appel de qualification (AQ) et un appel de propositions (AP). Le processus d'approvisionnement a pour objectif de s'assurer que les soumissionnaires soient en mesure de déposer des propositions conformes offrant la meilleure valeur pour la Société. Afin d'atteindre cet objectif, les soumissionnaires qualifiés auront l'occasion de soumettre des questions et commentaires et seront également invités à participer à des ateliers, de façon à favoriser une meilleure compréhension des objectifs du projet et une meilleure compréhension par PJCCI des approches envisagées par chaque soumissionnaire.

Au terme de l'AQ, quatre (4) candidatures ont été reçues le 28 mai 2019. Suite à une évaluation rigoureuse et équitable de tous les dossiers, trois (3) candidats seront invités à répondre à l'AP pour l'exécution des travaux de conception-déconstruction. La Société envisage de sélectionner un (1) soumissionnaire au début de l'année 2020.

## **Autoroute Bonaventure**

La réalisation des travaux de maintien de l'autoroute Bonaventure se poursuit. Un contrat de construction a été adjugé au cours du premier trimestre pour des travaux devant se compléter au troisième trimestre de 2019-2020. De plus, la conception de travaux, dont l'exécution est prévue jusqu'en 2021-2022, est présentement en révision par l'équipe de PJCCI. Un appel d'offres est prévu au début du troisième trimestre de 2019-2020.

Une étude d'avant-projet portant sur la reconfiguration des sections 10, 11, 12 et 13 a également été lancée pendant le troisième trimestre de 2018-2019. Cette étude constitue la première étape d'un projet de développement d'envergure visant la reconstruction de ce secteur de l'autoroute reliée à l'entrée de ville récemment reconfigurée par la Ville de Montréal. Un appel de propositions pour l'obtention de services professionnels devrait être lancé au deuxième trimestre de 2019-2020.

## Tunnel de Melocheville

Un projet d'amélioration de la configuration des systèmes de distribution électrique et des équipements électromécaniques et d'automatisation est en cours au tunnel. En plus d'assurer la fiabilité du réseau, ces améliorations engendreront des économies substantielles en termes de consommation électrique. Les travaux de construction sont en cours et devraient se terminer pendant le dernier trimestre de 2019-2020.

## Pont de contournement de l'Île des Soeurs

Une étude d'avant-projet portant sur la déconstruction du pont de contournement de l'Île des Soeurs a été lancée au cours du premier trimestre de 2019-2020. Le pont de contournement, ouvrage temporaire servant à détourner la circulation de l'Autoroute 15 pendant la déconstruction de l'ancien pont de l'Île des Soeurs et la construction du nouveau pont dans le cadre du projet du Corridor du Nouveau Pont Champlain, a complété sa mission et est maintenant fermé à toute circulation. Cette étude d'avant-projet visera à développer l'ensemble des éléments de conception liés à la déconstruction du pont et ses approches de même que la remise en état des terrains. Un appel de propositions pour l'obtention de services professionnels devrait être lancé au deuxième trimestre de 2019-2020.

## Recherche et applications

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

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

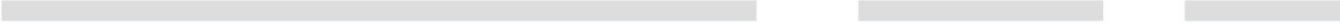
### Les travaux

Au cours du premier trimestre du présent exercice, les activités de la DRA ont continué à progresser par le développement de nouveaux projets, la réalisation de nouvelles études et le transfert de la connaissance en vue de l'intégration des résultats des projets complétés dans des applications pilotes ou dans des études d'ingénierie spécifiques à certains actifs. Les projets en cours de réalisation se déclinent en deux (2) volets usuels auxquels s'ajoute un volet spécifique au programme de recherche et développement en lien avec la déconstruction du pont Champlain.

#### 1. Projet de recherche et développement (R&D)

Le projet de recherche réalisé en collaboration avec l'Université Laval sur le suivi environnemental de la mise en lumière du pont Jacques-Cartier a été complété. Les rapports finaux portant sur les volets humain et biologique ont été reçus et les résultats transférés aux équipes chargées de l'exploitation du système.

Les études d'évaluation de la performance sismique du pont Jacques-Cartier ont été complétées et les résultats sont en cours d'analyse pour définir une approche de renforcement sismique adapté aux besoins et à la performance spécifiques au pont. Les niveaux de performance sismique à cibler sont définis en concertation avec les experts et les ingénieurs de PJCCI. Des études plus approfondies sur certains aspects de performance des piles et d'isolation sismique seront lancées sous peu.



Dans le cadre du projet relatif aux alternatives aux sels de déglacage, la préparation de la deuxième phase expérimentale est entamée en prévision de tests prévus pendant l'hiver 2020. Un mandat d'expertise en viabilité hivernale et en analyse météorologique a été entamé et des analyses comparatives des produits de déglacage sont en cours.

De plus, deux (2) projets de recherche en collaboration avec le Conseil national de recherches Canada (CNRC) sont complétés, soit un projet sur les charges et le comportement des glaces autour des piles de l'Estacade du pont Champlain et un projet visant l'étude de la sensibilité du bassin hydrogéologique du secteur du pont Champlain par rapport aux travaux et modifications passés et futurs dans ce secteur. Les résultats en lien avec les charges des glaces sont très concluants et leur intégration aux études de capacité portante des fondations de l'Estacade a permis de réduire significativement les besoins de renforcement.

## **2. Applications et transfert de connaissances**

Les efforts en lien avec le transfert de connaissance ont été maintenus. À cet effet, le suivi des applications pilotes sur le béton fibré à ultra-haute performance (BFUP), mis en place à l'automne 2018, s'est poursuivi en collaboration avec les experts universitaires et les résultats sont satisfaisants.

La préparation de la deuxième application pilote d'utilisation du BFUP pour la réparation de piles de ponts a été réalisée avec la collaboration de l'école polytechnique de Montréal et d'une firme de génie-conseil. Les travaux seront réalisés sur une pile de la structure de l'autoroute Bonaventure durant l'été 2019.

Le processus de gestion des projets R&D est finalisé et son déploiement est complété. Une planification intégrée des projets R&D avec les projets de gestion d'actifs a été réalisée et une mise à jour annuelle est prévue.

## **3. Programme de recherche et développement en lien avec la déconstruction du pont Champlain**

Profitant de l'opportunité de la déconstruction du pont Champlain, ce programme de recherche vise l'utilisation de certains éléments du pont à des fins de recherche axée sur la performance des techniques de renforcement et de réparation des structures. Au cours du premier trimestre, l'équipe de la direction DRA a réalisé un sondage d'intérêt auprès des entités de recherche pour définir les intérêts et les besoins. À la lumière du succès du sondage, duquel est ressortie une participation très forte des universités à l'échelle pancanadienne, un concours public visant l'octroi de projets de recherche a été lancé au mois de juillet 2019. L'octroi des projets aura lieu graduellement à partir du mois de septembre 2019.

### 3.4 RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 323 M\$.

(en milliers de dollars)	Trois mois terminés le					
	30 juin 2019			30 juin 2018		
	Exploitation	Immobilisations	Total	Exploitation	Immobilisations	Total
Budget principal des dépenses	250 507	72 181	322 688	277 184	78 100	355 284
<b>Financement disponible</b>	<b>250 507</b>	<b>72 181</b>	<b>322 688</b>	<b>277 184</b>	<b>78 100</b>	<b>355 284</b>
Crédits parlementaires <sup>(1)</sup>						
+ Utilisés	27 073	11 748	38 821	35 347	10 545	45 892
+ Requis	223 434	60 433	283 867	241 837	67 555	309 392
<b>Total crédits parlementaires</b>	<b>250 507</b>	<b>72 181</b>	<b>322 688</b>	<b>277 184</b>	<b>78 100</b>	<b>355 284</b>

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



**+ SECTION 4**  
ÉTATS FINANCIERS NON-AUDITÉS  
INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2019-2020

## 4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES DE PJCCI 2019-2020

Pour les trois (3) mois terminés le 30 juin 2019, les états financiers non audités intérimaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces états financiers non audités intérimaires.

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

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

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

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

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



Sandra Martel, ing.  
Première dirigeante



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

28 août 2019

## 4.2 ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(Non audité – en dollars canadiens)

	30 juin 2019	31 mars 2019
	\$	\$
<b>Actifs financiers</b>		
Trésorerie	38 296 582	47 832 852
Débiteurs (Note 4.6.3)	8 490 453	5 269 957
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>46 787 035</b>	<b>53 102 809</b>
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et charges à payer (Note 4.6.4)	39 371 000	44 294 972
Avantages sociaux futurs	502 535	495 762
Retenues contractuelles (Note 4.6.5)	4 987 125	6 361 494
Revenus reportés	248 459	269 436
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	26 957 000	26 592 000
<b>Total des passifs</b>	<b>72 066 119</b>	<b>78 013 664</b>
<b>Dette nette</b>	<b>(25 279 084)</b>	<b>(24 910 855)</b>
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	591 078 668	590 018 168
Charges payées d'avance	785 823	789 367
<b>Total des actifs non financiers</b>	<b>591 864 491</b>	<b>590 807 535</b>
<b>Excédent accumulé</b>	<b>566 585 407</b>	<b>565 896 680</b>

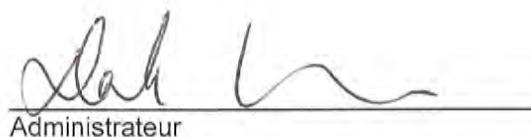
### ÉVENTUALITÉS

(Note 4.6.9)

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

Approuvé par le Conseil d'administration

  
Administrateur

  
Administrateur

## 4.3 ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2019

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Trois mois terminés le	
	31 mars 2020	30 juin 2019	30 juin 2018
	Budget	Réel trimestre	Réel trimestre
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Baux et permis	596 000	148 881	145 110
Intérêts	934 000	196 003	287 827
Autres sources	---	14 510	2 602
<b>Total des revenus</b>	<b>1 530 000</b>	<b>359 394</b>	<b>435 539</b>
<b>Charges (Note 4.6.11)</b>			
Entretien	267 285 000	32 460 570	39 538 733
Fonctionnement	3 431 000	748 407	764 232
Administration	17 108 000	4 406 947	3 749 553
Obligations environnementales	(2 103 000)	875 931	1 339 839
<b>Total des charges</b>	<b>285 721 000</b>	<b>38 491 855</b>	<b>45 392 357</b>
Déficit avant financement du gouvernement du Canada	(284 191 000)	(38 132 461)	(44 956 818)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 4.6.12)	250 507 000	27 073 303	35 346 711
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 4.6.12)	72 181 000	11 747 885	10 545 691
<b>Excédent lié aux activités</b>	<b>38 497 000</b>	<b>688 727</b>	<b>935 584</b>
<b>Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice</b>	<b>604 569 000</b>	<b>565 896 680</b>	<b>559 329 674</b>
<b>Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice</b>	<b>643 066 000</b>	<b>566 585 407</b>	<b>560 265 258</b>

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

## 4.4 ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2019

(Non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Trois mois terminés le	
	31 mars 2020	30 juin 2019	30 juin 2018
	Budget	Réel trimestre	Réel trimestre
	\$	\$	\$
<b>Excédent de l'exercice lié aux activités</b>	<b>38 497 000</b>	<b>688 727</b>	<b>935 584</b>
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(72 181 000)	(11 747 885)	(10 545 691)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	35 797 000	10 687 385	8 539 432
<b>Total de la variation due au total des immobilisations corporelles</b>	<b>(36 384 000)</b>	<b>(1 060 500)</b>	<b>(2 006 259)</b>
Acquisition de charges payées d'avance	---	(325 670)	201 968
Utilisation de charges payées d'avance	---	329 214	(301 112)
<b>Total de la variation due aux charges payées d'avance</b>	<b>---</b>	<b>3 544</b>	<b>(99 144)</b>
<b>Diminution (augmentation) de la dette nette</b>	<b>2 113 000</b>	<b>(368 229)</b>	<b>(1 169 819)</b>
<b>Dette nette au début de l'exercice</b>	<b>(20 436 000)</b>	<b>(24 910 855)</b>	<b>(22 573 824)</b>
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>	<b>(18 323 000)</b>	<b>(25 279 084)</b>	<b>(23 743 643)</b>

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

## 4.5 ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES TROIS (3) MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2019

(Non audité – en dollars canadiens)

	Trois mois terminés le	
	30 juin 2019	30 juin 2018
	Réel trimestre	Réel trimestre
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent de l'exercice	688 727	935 584
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	10 687 385	8 539 432
(Diminution) augmentation des avantages sociaux futurs	6 773	(12 030)
Augmentation des obligations environnementales	696 000	---
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement		
Augmentation des débiteurs	(3 220 496)	(12 408 898)
Diminution des créditeurs et charges à payer	(3 130 177)	(7 835 046)
Diminution des retenues contractuelles	(1 374 369)	(2 180 223)
Diminution des revenus reportés	(20 977)	(20 785)
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	3 544	(99 144)
(Diminution) augmentation des obligations environnementales	(331 000)	1 039 260
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement</b>	<b>4 005 410</b>	<b>(12 041 850)</b>
<b>Activités d'investissement en immobilisations corporelles</b>		
Sorties de fonds relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles	(13 541 680)	(8 165 481)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(13 541 680)	(8 165 481)
<b>Diminution de la trésorerie</b>	<b>(9 536 270)</b>	<b>(20 207 331)</b>
<b>Trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>47 832 852</b>	<b>60 525 063</b>
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>38 296 582</b>	<b>40 317 732</b>

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

## 4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTÉRIMAIRES

### 4.6.1 Pouvoirs et activités

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

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

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

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

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

### 4.6.2 Méthodes comptables importantes

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

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

#### **Transferts gouvernementaux**

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

## Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

## Constatation des revenus

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

## Avantages sociaux futurs

### RÉGIME DE RETRAITE

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

### AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET ABSENCES RÉMUNÉRÉES

Les employés ont droit à des jours de congé de maladie et à des indemnités d'accident de travail, tel que le prévoient leurs conditions d'emploi. Les employés de la Société sont assujettis à la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État*. Ils se voient verser annuellement la portion non utilisée de leurs jours de congé de maladie. Ces paiements annuels sont comptabilisés directement dans les charges courantes de l'exercice. Avant le 9 décembre 2016, les employés syndiqués accumulaient les jours de congé de maladie non utilisés qui étaient monnayables à leur départ. Suite au renouvellement de leur convention collective en décembre 2016, les syndiqués n'ont plus la possibilité d'accumuler les jours de congé de maladie non utilisés qui étaient monnayables au moment de leur départ. Les employés ayant des soldes de congés non utilisés en banque se sont fait offrir de les conserver

jusqu'à leur départ ou de les monnayer. De plus, la Société comptabilise le coût des indemnités d'accident de travail à verser lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Le passif que représentent ces avantages est établi selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de l'âge des employés, des années de service, de la probabilité de départ et de l'espérance de vie moyenne. Ces hypothèses sont révisées annuellement. Les avantages postérieurs à l'emploi et les absences rémunérées sont comptabilisés à la valeur actualisée.

### Obligations environnementales

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

### Instruments financiers

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

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

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

### Éventualités

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

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

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

## Incertitude relative à la mesure

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

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

## Données budgétaires

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

### 4.6.3 Débiteurs

Les débiteurs sont constitués des éléments suivants :

	30 juin 2019	31 mars 2019
	\$	\$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	5 389 762	---
Taxes à recevoir	2 368 801	1 433 707
Refacturation de travaux à des partenaires d'affaires	630 792	2 311 511
Autres débiteurs	101 098	1 524 739
<b>Total des débiteurs</b>	<b>8 490 453</b>	<b>5 269 957</b>

### 4.6.4 Crédoiteurs et charges à payer

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

	30 juin 2019	31 mars 2019
	\$	\$
Fournisseurs et frais courus	38 127 231	40 922 102
Salaires et charges sociales	1 243 769	1 941 444
Sommes à payer au gouvernement du Canada	---	1 431 426
<b>Total des crédoiteurs et charges à payer</b>	<b>39 371 000</b>	<b>44 294 972</b>

### 4.6.5 Retenues contractuelles

Les retenues contractuelles (incluant les retenues d'exécution et les retenues de garantie) représentent le total des sommes que la Société retient provisoirement sur les sommes dues à des entrepreneurs durant la réalisation des travaux en vue de garantir l'exécution par ces derniers de leurs obligations portant sur les garanties de rectification et de correction des défauts, vices et malfaçons des travaux réalisés.

Les périodes de garantie applicables à chacun des contrats débutent à la suite de l'émission du certificat provisoire d'achèvement des travaux visés. La Société procède alors à la remise de la retenue contractuelle de 5 % (désignée retenue d'exécution) et retient une nouvelle somme équivalant à 2,5 % à titre de retenue contractuelle (désignée retenue de garantie).

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

#### 4.6.6 Obligations environnementales

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

En ce qui a trait aux terrains sous le pont Jacques-Cartier, la Société procède à des études de caractérisation afin de classer les sites contaminés et déterminer si la Société doit assainir les terrains ou adopter une stratégie de gestion de risques pour limiter la contamination. Pour une section de ces terrains, une étude a confirmé la présence de matières résiduelles et de sols contaminés par des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et des métaux (p. ex. cuivre, plomb) dont le niveau dépasse les normes environnementales acceptables. La contamination découle d'anciennes opérations commerciales et industrielles. La Société estime qu'il est probable que des avantages futurs soient abandonnés. Toutefois, des analyses supplémentaires sont requises afin de déterminer la stratégie d'assainissement ou de gestion de risques à adopter ainsi que les coûts. Par conséquent, le passif ne peut faire l'objet d'une estimation raisonnable à ce stade et aucun passif environnemental n'a été enregistré.

Au 30 juin 2019, le dossier environnemental prioritaire pour la Société demeure celui des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal. Ces terrains, gérés par la Société depuis 1978, sont situés sur une partie et à proximité d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La Société a effectué depuis 2003 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines des terrains à cet endroit. Les tests ont révélé des eaux souterraines contaminées au-delà des critères acceptables. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral a privilégié le choix de solutions intégrées au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions, soit le secteur Est et le secteur Ouest :

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

En date du 30 juin 2019, la Société estime un montant de 26 957 000 \$ (26 592 000 \$ au 31 mars 2019) à titre d'obligations environnementales pour les secteurs Est et Ouest.

	Secteur Est	Secteur Ouest	Total
<b>Montant non actualisé et inflationné :</b>			
Au 31 mars 2019	22 288 000 \$	8 207 000 \$	30 495 000 \$
Au 30 juin 2019	22 291 000 \$	8 138 000 \$	30 429 000 \$
<b>Montant actualisé et inflationné :</b>			
Au 31 mars 2019	19 382 000 \$	7 210 000 \$	26 592 000 \$
Au 30 juin 2019	19 682 000 \$	7 275 000 \$	26 957 000 \$

Les Obligations environnementales reposent sur les hypothèses suivantes :

- La durée des opérations incluse dans les obligations en lien avec les secteurs Est et Ouest est estimée à quinze (15) ans. La durée des opérations sera au-delà de cette période, mais il est impossible pour le moment de déterminer les coûts au-delà de quinze (15) ans;
- Les dépenses prévues pour les opérations de confinement et de pompage sont basées sur les coûts des contrats déjà octroyés;
- Les taux d'actualisation sont déterminés en fonction de la courbe réelle de rendement coupon zéro pour les obligations du gouvernement du Canada, publiées par la Banque du Canada. Le taux d'actualisation de l'année 2021 est 1,71 % (1,70 % au 31 mars 2019). Les taux des années subséquentes varient de 1,33 % à 1,61 % (1,52 % à 1,83 % au 31 mars 2019);
- Le taux d'inflation est basé sur l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels. Pour l'exercice 2019-2020, le taux est de 3,09 % (3,02 % au 31 mars 2019);
- Il n'y a aucune valeur résiduelle aux projets.

## 4.6.7 Immobilisations corporelles

(Non audités – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Améliorations locatives	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>COÛT</b>						
1 <sup>er</sup> avril 2018	5 250 117	798 171 781	4 717 596	824 495	16 672 846	825 636 835
Acquisitions	-	27 922 968	903 166	441 476	21 006 518	50 274 128
Aliénations	-	(11 041 632)	(1 637 840)	(10 327)	-	(12 689 799)
Transferts	-	16 672 845	-	-	(16 672 845)	-
<b>31 mars 2019</b>	<b>5 250 117</b>	<b>831 725 962</b>	<b>3 982 922</b>	<b>1 255 644</b>	<b>21 006 519</b>	<b>863 221 164</b>
Acquisitions	-	1 251 607	115 413	(72 940)	10 453 805	11 747 885
Aliénations	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-
<b>30 juin 2019</b>	<b>5 250 117</b>	<b>832 977 569</b>	<b>4 098 335</b>	<b>1 182 704</b>	<b>31 460 324</b>	<b>874 969 049</b>
<b>AMORTISSEMENT ACCUMULÉ</b>						
1 <sup>er</sup> avril 2018	-	240 537 019	3 807 160	10 327	-	244 354 506
Amortissement	-	40 431 789	273 529	162 834	-	40 868 152
Aliénations	-	(10 371 495)	(1 637 840)	(10 327)	-	(12 019 662)
<b>31 mars 2019</b>	<b>-</b>	<b>270 597 313</b>	<b>2 442 849</b>	<b>162 834</b>	<b>-</b>	<b>273 202 996</b>
Amortissement	-	10 534 054	110 626	42 705	-	10 687 385
<b>30 juin 2019</b>	<b>-</b>	<b>281 131 367</b>	<b>2 553 475</b>	<b>205 539</b>	<b>-</b>	<b>283 890 381</b>
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>						
<b>31 mars 2019</b>	<b>5 250 117</b>	<b>561 128 649</b>	<b>1 540 073</b>	<b>1 092 810</b>	<b>21 006 519</b>	<b>590 018 168</b>
<b>30 juin 2019</b>	<b>5 250 117</b>	<b>551 846 202</b>	<b>1 544 860</b>	<b>977 165</b>	<b>31 460 324</b>	<b>591 078 668</b>

Au 30 juin 2019, le poste « Crédoiteurs et charges à payer » inclut des acquisitions liées à des immobilisations corporelles de 16 840 646 \$ (18 634 441 \$ au 31 mars 2019).

#### 4.6.8 Capital-actions

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

#### 4.6.9 Éventualités

##### **Poursuite et réclamations**

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

Au 30 juin 2019, il existe des actifs éventuels qui font l'objet de négociations avec des partenaires d'affaires et dont le montant estimatif ne peut être déterminé. Les actifs éventuels ne sont pas comptabilisés dans les états financiers.

##### **Autres éventualités**

- a) La Société a obtenu un permis pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Advenant la résiliation de ce permis, la Société devra enlever ses installations à ses frais. Au 30 juin 2019, ni le propriétaire des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Par conséquent, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté.
- b) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Le propriétaire des terrains pourrait reprendre les terrains advenant un changement au niveau de l'utilisation de ces derniers, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces terrains. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté.

#### 4.6.10 Opérations entre apparentés

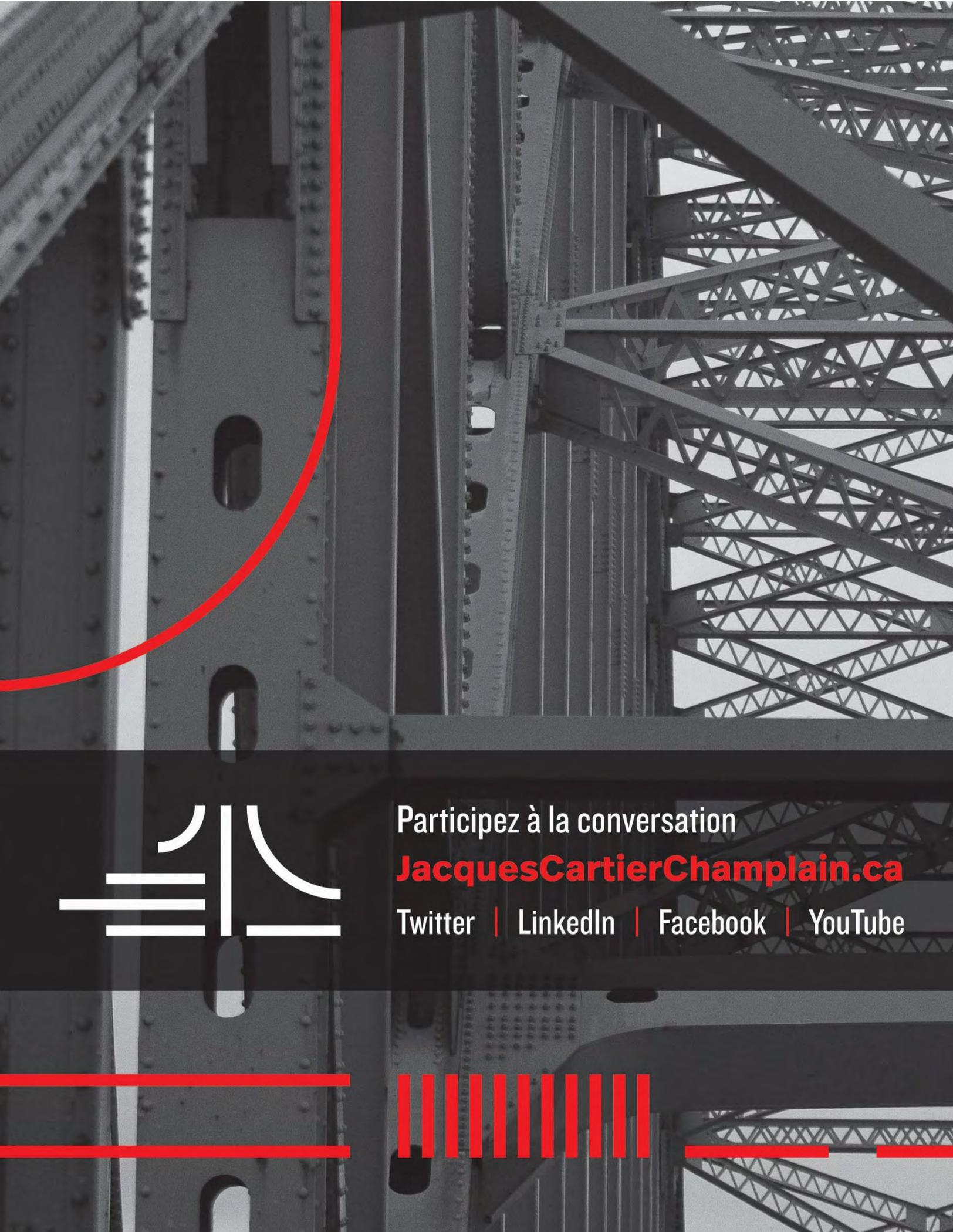
La Société est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada ainsi qu'aux membres du Conseil d'administration, au premier dirigeant et aux directeurs principaux de la Société, aux proches parents de ceux-ci et aux entités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

#### 4.6.11 Charges selon leur objet

	30 juin 2019	30 juin 2018
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	16 820 799	26 852 377
Obligations environnementales	875 931	1 339 839
Amortissement des immobilisations corporelles	10 687 385	8 539 432
Salaires et avantages sociaux	5 442 473	4 961 040
Services professionnels	2 699 215	2 371 592
Biens et services	1 966 052	1 328 077
<b>Total des charges</b>	<b>38 491 855</b>	<b>45 392 357</b>

#### 4.6.12 Crédits parlementaires

	30 juin 2019	30 juin 2018
	\$	\$
Crédits parlementaires demandés	40 192 014	48 080 969
Variation des retenues contractuelles à long terme	(1 370 826)	(2 188 567)
<b>Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits</b>	<b>38 821 188</b>	<b>45 892 402</b>
<b>Répartition</b>		
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation	27 073 303	35 346 711
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles	11 747 885	10 545 691
<b>Total des crédits parlementaires constatés à titre de produits</b>	<b>38 821 188</b>	<b>45 892 402</b>



Participez à la conversation

**[JacquesCartierChamplain.ca](http://JacquesCartierChamplain.ca)**

Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube