



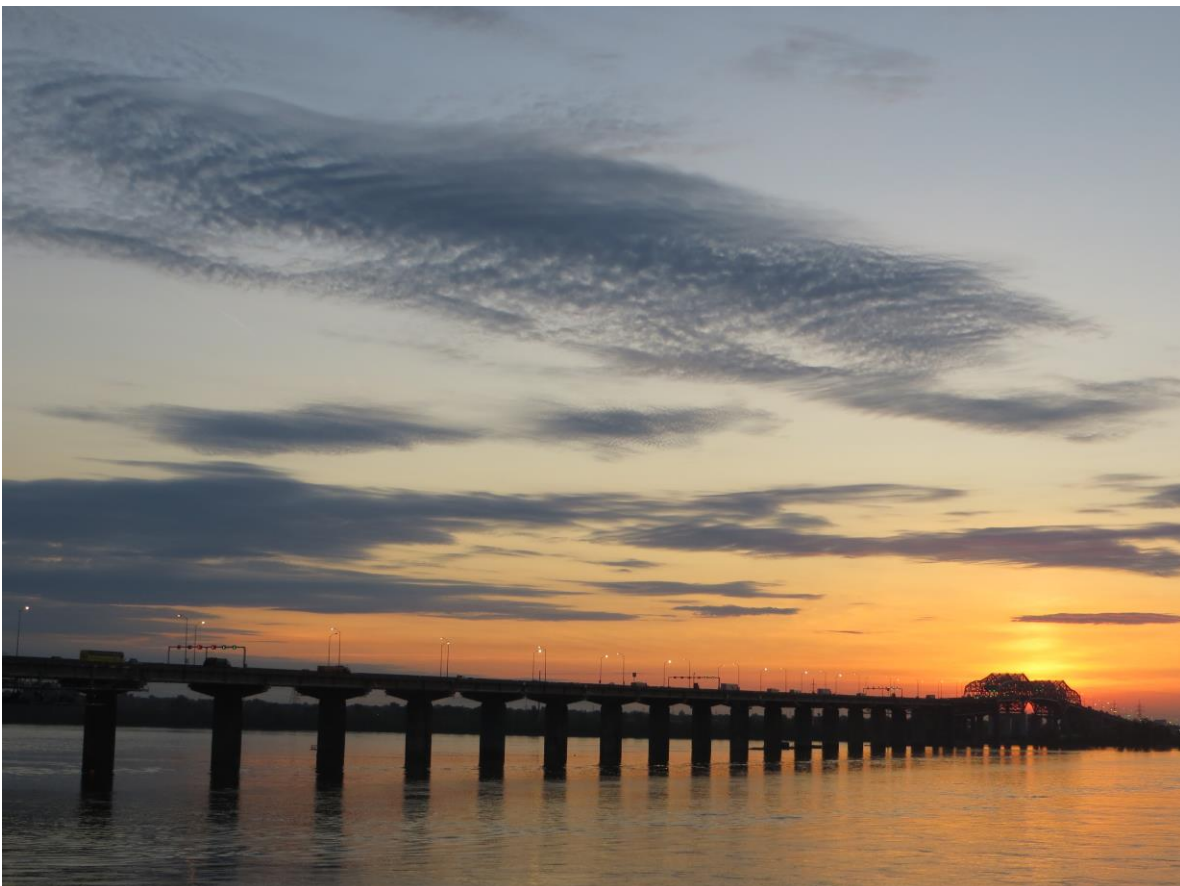
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée  
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

Canada

## **Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée**

### **Résumé du Plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019**

#### **Budget des opérations 2014-2015 à 2018-2019 Budget d'immobilisations 2014-2015 à 2018-2019**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>Profil de PJCCI</b>	<b>3</b>
1.1.	Statut	3
1.2.	Carte des structures	4
1.3.	Domaines d'activité et structure organisationnelle	4
1.4.	Financement	5
1.5.	Imputabilité et gouvernance	6
<b>2.</b>	<b>Contexte opérationnel</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Enjeux stratégiques et risques</b>	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>Objectifs, activité et paramètres de rendement</b>	<b>14</b>
4.1.	Architecture par activité de programme	14
4.2.	Activité	15
4.3.	Paramètres de rendement	16
<b>5.</b>	<b>États financiers pro forma de PJCCI</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>Examen de rendement du Plan d'entreprise de 2013-2014 à 2017-2018</b>	<b>24</b>

**Annexe A**      **Liste des abréviations**

## 1. Profil de PJCCI

### 1.1. Statut

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée 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).

PJCCI est gestionnaire d'infrastructures fédérales telles que des ponts, autoroutes et tunnels de la grande région de Montréal. À cet égard, la Société s'est donnée pour mission d'assurer aux usagers un passage sécuritaire par la gestion, l'entretien et la réfection des infrastructures dont elle est responsable en optimisant la fluidité de la circulation et en respectant l'environnement. Une mission pour laquelle PJCCI s'est dotée de valeurs soit l'engagement, la rigueur, la transparence, l'innovation et l'esprit d'équipe.

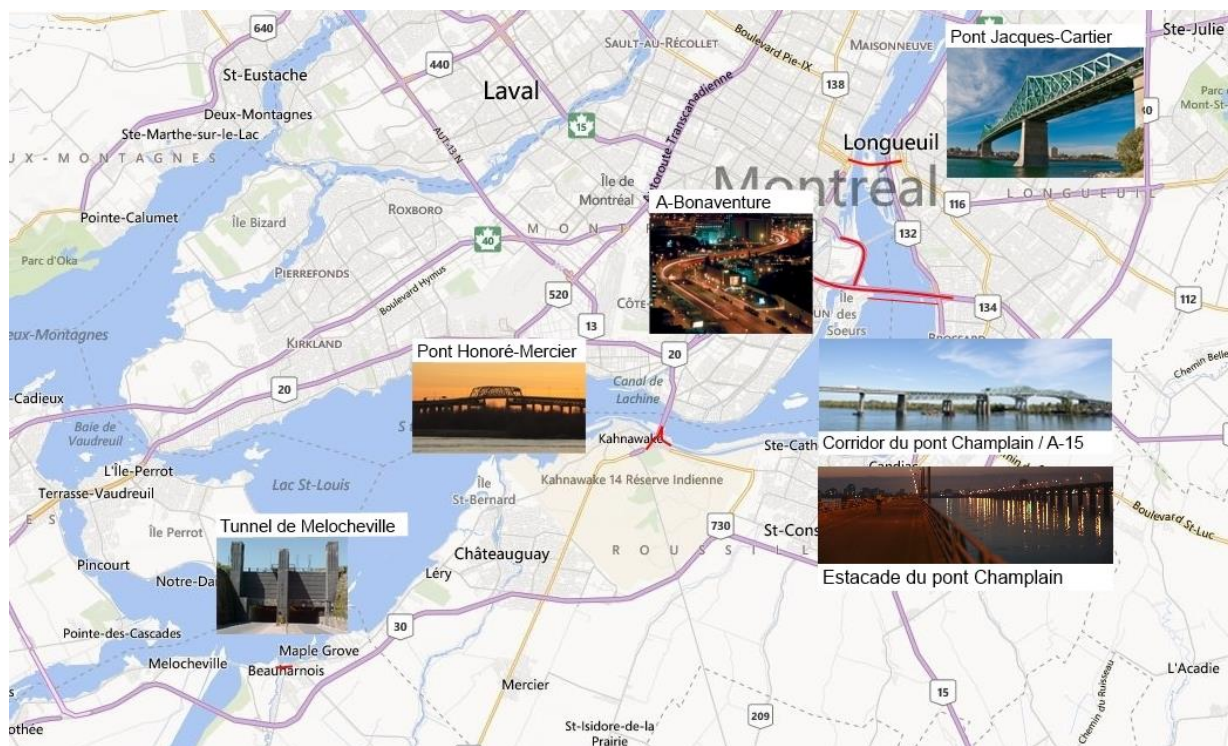
PJCCI se concentre sur la sécurité et la durabilité. Les professionnels spécialisés de l'équipe de PJCCI ont un vaste savoir-faire et une grande expérience des infrastructures de ponts et chaussées, ainsi que du génie et de la gestion des ponts et structures. Les partenariats solides que PJCCI a établis au fil des ans jouent un rôle essentiel dans la gestion de ses infrastructures et la réalisation de ses projets.

PJCCI est responsable de trois ponts et leurs approches soit le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain, ainsi que la partie fédérale du pont Honoré-Mercier et trois (3) infrastructures connexes soit une section de l'autoroute Bonaventure et de l'autoroute 15, l'Estacade du pont Champlain et le tunnel de Melocheville.

Dans le contexte montréalais actuel et face aux nombreux enjeux liés aux infrastructures partout en Amérique du Nord, la Société joue un rôle essentiel dans le quotidien de milliers d'usagers. Les ponts sont un incontournable du paysage montréalais. Ville insulaire, Montréal est vouée à dépendre des ponts lesquels assurent le passage des biens et des personnes.

## 1.2. Carte des structures

La carte ci-dessous indique l'emplacement géographique de chacune des infrastructures gérées par PJCCI.



## 1.3. Domaines d'activité et structure organisationnelle

Les principales activités de PJCCI sont réparties dans deux domaines précis, soit Ingénierie et Construction et Opérations et entretien. Des services administratifs, tels que les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances, la Planification, les Technologies de l'information, les Ressources humaines et les Communications soutiennent ces secteurs.

Les services Ingénierie et Construction gèrent les activités ayant trait aux principaux projets de construction, de réfection et de réparation se rapportant aux composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, tels les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavage et peinture.

Le service Opérations et entretien supervise et gère les contrats de déneigement et d'épandage d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures et la lubrification des appuis, la réparation des "nids de poules" dans la chaussée et les tabliers de ponts et 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.

La Société gère actuellement différents projets majeurs incluant la construction du pont-jetée temporaire de l'Île-des-Sœurs, la réfection majeure et le renforcement des poutres de rive du pont Champlain, le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, le remplacement de certains viaducs dans le corridor de l'autoroute 15 et le confinement et traitement des eaux souterraines de secteurs de l'autoroute Bonaventure. La Société octroie des contrats à des firmes externes pour des services professionnels en inspection, ingénierie, surveillance de travaux et des contrats de construction à des entrepreneurs afin de réaliser les différentes activités liées à son programme d'entretien majeur. De plus, des firmes de services professionnels variés appuient les différents services de la Société dans la réalisation de leurs mandats.

La Sûreté du Québec (« SQ ») assure, aux termes d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, sur l'autoroute Bonaventure, l'autoroute 15 et sur l'Estacade du pont Champlain.

Depuis 1982, une voie réservée aux autobus (en contresens) est en place sur le pont Champlain, aux heures de pointe du matin et du soir. Cette voie réservée est exploitée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), agence du gouvernement du Québec, le transport collectif étant de juridiction provinciale.

#### **1.4. Financement**

PJCCI est complètement financée par voie de crédits parlementaires. Des revenus d'autres sources contribuent de façon marginale à son financement, telles des baux et permis d'une valeur de moins de 5 millions \$ par année.

Des services d'utilités publiques et autorités municipales empruntent les structures et terrains de PJCCI aux termes de permis et de baux que PJCCI leur octroie. Ces baux et permis sont assortis de loyers établis en fonction de la valeur marchande du terrain occupé et/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 et sont exploités par une firme externe en vertu d'un contrat intervenu en 2000 avec La Société des ponts fédéraux Limitée, contrat qui a été cédé à PJCCI par la SPFL en 2014.

### **1.5. Imputabilité et gouvernance**

PJCCI doit rendre compte de la conduite de ses affaires au Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

PJCCI est dirigée par un conseil d'administration composé de cinq (5) administrateurs, incluant le Président du Conseil et le Premier dirigeant. Les administrateurs sont nommés par le ministre, avec l'approbation du gouverneur en conseil, et les postes du Président du Conseil et 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 (3) comités permanents :

- Le *Comité de régie de l'entreprise*, lequel est responsable de l'évaluation de toutes les pratiques de régie de PJCCI. Son mandat est de proposer au Conseil d'administration la façon dont PJCCI abordera les questions relatives à ses pratiques de régie et appliquera les lignes directrices relatives à la régie des sociétés d'État émises par le Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Le *Comité d'audit*, dont les responsabilités sont telles que prévues à la LGFP. Elles incluent la surveillance des normes d'intégrité et de comportement de PJCCI, la surveillance de l'intégrité et de la crédibilité de ses rapports financiers et la surveillance de ses systèmes et pratiques de contrôle interne.
- Le *Comité des ressources humaines*, dont le principal rôle est de fournir des orientations à l'égard de l'élaboration de politiques, de programmes et de pratiques en matière de ressources humaines qui sont conformes à la mission, à la vision et aux valeurs de PJCCI ainsi qu'à son plan stratégique et à ses objectifs.

Le Conseil d'administration a également formé les comités suivants :

- Des Comités de suivi des grands projets : ces comités consultatifs et non décisionnels voient à la bonne marche des projets majeurs. Un comité de suivi est en place pour chacun des grands projets suivants : projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, projet d'aménagement du Pont-jetée de l'Île des Sœurs et projet de réfection du pont Champlain.
- Le Comité Technologie de l'information : son mandat est de voir au suivi des projets visant la mise en place de nouveaux outils technologiques.

### **Régime de vérification**

Le vérificateur 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 en conformité avec la LGFP afin de vérifier que les états financiers sont présentés fidèlement selon les principes comptables reconnus et que les opérations de PJCCI ont été effectuées en conformité avec la LGFP, l'acte constitutif et les règlements administratifs de PJCCI.

PJCCI développe des plans d'audits internes de ses opérations sur plusieurs années dans le but de déterminer, entre autres, si ses systèmes de gestion des risques, de contrôle et de gouvernance lui permettent de s'acquitter de sa mission de façon économique, efficiente et efficace en conformité avec la législation applicable. Pour réaliser ces audits internes, PJCCI retient les services de firmes externes. De plus, dans un souci d'indépendance, d'objectivité et face à la croissance de ses budgets, PJCCI prévoit se doter sous peu d'une ressource interne, qui relèvera directement du Comité d'audit, spécialisée en matière d'audit interne, soit un analyste d'audit interne afin d'implanter une approche systématique et méthodique visant à rehausser le niveau d'audits à l'interne.

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

## 2. 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 opportunités, posent des défis et ont des répercussions sur ses principaux risques. Après avoir déterminé ces facteurs, PJCCI les suit et adapte sa planification de façon à pouvoir ainsi composer avec des fluctuations importantes. Pour la période de planification en cours, les facteurs suivants pourraient avoir une incidence sur les activités de PJCCI.

### Modèles de circulation

Le réseau de transport de la région métropolitaine de Montréal est complètement intégré. À cet effet, l'ensemble des ponts de la Rive-Sud ont un impact l'un sur l'autre, et chacun d'eux contribue au développement de la Montérégie. Cette croissance a contribué à l'augmentation de la circulation suite aux déplacements importants de familles vers la Rive-Sud.

Les ponts de la région de Montréal sont ainsi fortement sollicités. Dans de nombreux secteurs de la région, la capacité du réseau est dépassée et les grandes infrastructures vieillissent et, dans certains cas, affichent des signes de détérioration avancée. Toute perturbation attribuable aux travaux prévus ou à un incident en particulier est lourde de conséquences sur toute la région. Cet environnement prolonge les heures de pointe et oblige les gestionnaires de ponts à effectuer la majeure partie des travaux en dehors de ces périodes, ce qui contribue à hausser les coûts.

### Relations avec les partenaires

PJCCI coordonne et planifie ses activités en collaboration avec divers partenaires, ajoutant ainsi un niveau de complexité à ses opérations, dans la formulation de ses politiques et la réalisation de ses projets. Il s'agit notamment de partenaires fédéraux comme INFC et Travaux publics et services gouvernementaux Canada (« TPSGC »), des gouvernements et des organismes provinciaux et municipaux, et de leurs organismes règlementaires.

- 1) **Réseaux de circulation adjacents (partenaires provinciaux et municipaux)** : En raison de l'emplacement stratégique de ses structures, PJCCI doit consulter de nombreux interlocuteurs, y compris les administrations municipales et régionales et le gouvernement provincial, afin de coordonner l'ensemble de ses activités, travaux et fermetures de voies de circulation. Ces consultations et coordinations sont essentielles au maintien d'un niveau acceptable de mobilité pour l'ensemble des usagers des réseaux routiers et des ponts.



- 2) **Marché d'emploi (ingénierie / construction)** : Dans la région métropolitaine de Montréal, des autorités municipales et le gouvernement du Québec ont de grands projets de construction en cours ou en planification. PJCCI doit faire concurrence à ces administrations pour retenir les services d'ingénieurs et attribuer des contrats aux firmes d'ingénierie et entrepreneurs afin d'exécuter son programme de travaux. La durée et les coûts de ces travaux peuvent être influencés par ce marché où la compétition est très importante en regard du nombre important et de l'envergure des chantiers routiers actuels et planifiés.
- 3) **Médias et usagers de la route** : Il est essentiel pour PJCCI de nouer des liens avec les médias et consulter les usagers, les résidents concernés et les municipalités. Une communication régulière, fréquente et transparente est de mise pour s'assurer que les enjeux et défis auxquels fait face la Société soient bien communiqués. Cette communication permet par ailleurs aux usagers de la route d'opter pour de nouveaux itinéraires, d'utiliser le transport collectif, de prioriser le covoiturage ou d'éviter certains ponts lors de nos travaux majeurs. De plus, cette communication sert à expliquer la nature des travaux, l'état des structures de même qu'à rassurer les usagers quant à l'état sécuritaire des infrastructures.
- 4) **Communauté autochtone de Kahnawake** : Le pont Honoré-Mercier traverse le territoire mohawk de Kahnawake. Des entrepreneurs et travailleurs mohawks participent actuellement à la réfection du tablier de la section fédérale du pont. Des rencontres sont organisées avec le Conseil de Bande de Kahnawake dans le cadre de la planification et la réalisation des travaux.
- 5) **Gestion particulière du pont Honoré-Mercier (juridiction partagée)**

Le pont Honoré-Mercier est à la fois sous juridiction fédérale et provinciale. Cet ouvrage a été complété en trois étapes : dans les années 1930, les années 1950, et le début des années 1960. Aujourd'hui, la gestion et l'entretien du pont est partagée par notre Société et le ministère des Transports du Québec (MTQ). Depuis son ouverture, une série de modifications et d'extensions y ont été apportées, qui ont abouti à une structure de propriété complexe entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec.

En conséquence, la juridiction fédérale s'exerce sur la section du pont au-dessus de la Voie maritime du St-Laurent et de l'île adjacente et les rampes d'accès sur la rive-sud qui traversent la réserve mohawk de Kahnawake. La section du pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent est quant à elle de juridiction provinciale. De plus, l'entretien du pont, notamment la gestion de la circulation, les services de remorquage, l'enlèvement de la neige et les opérations de déglacage relèvent du MTQ et ce pour l'ensemble du pont, tant du côté fédéral que provincial.

- 6) **Construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent** : PJCCI collabore avec INFC dans la planification du projet de construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent en raison des responsabilités relatives au pont Champlain et son corridor actuels, lesquelles relèvent de PJCCI. De plus, il est primordial de s'assurer que les travaux réalisés par PJCCI soient compatibles avec la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Étant donné la portée, l'échéancier et le modèle d'approvisionnement du projet de construction du nouveau pont pour le St-Laurent, il est primordial d'en déterminer les impacts sur les rôles et responsabilités de PJCCI.

- 7) **Gestion contractuelle des projets rattachés au nouveau pont pour le Saint-Laurent** : En regard du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, PJCCI a été mandatée pour la coordination de certains projets connexes, dont la construction d'un pont-jetée temporaire en remplacement du pont de l'île des Sœurs actuel.
- 8) **Municipalités limitrophes** : Au-delà des usagers de la route, PJCCI se doit de considérer les personnes qui habitent à proximité des chantiers de construction et des entreprises dont les bureaux sont situés à proximité du réseau et susceptibles d'être impactées par les travaux de PJCCI. Des rencontres sont également tenues avec des maires des municipalités limitrophes à nos chantiers majeurs.

### Fraude et corruption

La Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction (Commission Charbonneau) a identifié des cas possibles de conflits d'intérêts, de collusion et de fraude. Il y a été fait état d'allégations et d'accusations de fraude et de corruption et d'importantes sociétés de génie-conseil du Québec y ont été mentionnées et ont été ciblées. Les travaux de la Commission Charbonneau ont des répercussions sur la perception et la confiance du public. Parallèlement à la mise en place de dispositions législatives par le gouvernement du Québec visant à assainir l'industrie de la construction, PJCCI a revu certains de ses processus de passation des marchés.

**Octroi de contrats à des firmes d'ingénieurs et entrepreneurs:** Les mesures d'atténuation en place au sein de PJCCI comprennent notamment des audits internes sous la surveillance du Comité d'audit du Conseil d'administration et des audits externes de rapports financiers effectués par le Bureau du vérificateur général. PJCCI a intégré à ses documents d'appel d'offres pour les contrats de construction les clauses contractuelles de TPSGC sur la probité et des extraits du code de conduite pour l'approvisionnement de TPSGC. De plus, des 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 (Québec) en vertu de la *Loi sur les contrats des organismes publics* (Québec) et l'interdiction pour un soumissionnaire de retenir les services d'un sous-traitant possédant une telle licence « restreinte ». De plus, PJCCI a mis en place un guide pour encadrer les comités

d'évaluation des propositions dans le cadre d'appels de propositions pour des contrats de services professionnels. PJCCI évalue et documente la performance des firmes de services professionnels ainsi que des entrepreneurs.

**Conduite des employés de PJCCI :** Tous les employés et membres du Conseil d'administration doivent se soumettre aux directives de PJCCI sur les conflits d'intérêts et sur l'administration des contrats de construction, de consultants ou de services professionnels, ainsi qu'au code de valeurs et d'éthique du secteur public fédéral. En 2013, PJCCI a actualisé une directive afin d'établir des règles de conduites claires quant à toutes formes de rétribution de sorte qu'il n'y ait aucune possibilité d'interprétation. De plus, tous les employés attestent, annuellement, avoir agi en conformité avec les règles sur les conflits d'intérêts.

### Obligations environnementales

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

PJCCI participe au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (« PASCf ») administré par Environnement Canada, pour la mise en place des mesures d'atténuation nécessaires afin de contenir et de traiter les eaux souterraines contaminées sur des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal 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 de l'Autoroute Bonaventure (secteur communément désigné Technoparc) est préparé avec ces partenaires.

## **3. Enjeux stratégiques et risques**

### Sécurité des ponts

L'âge des infrastructures gérées par PJCCI constitue un risque réel pour la sécurité desdites infrastructures.

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 (10) prochaines années. La congestion sur tous les ponts de la Rive-Sud a un impact sur la capacité de PJCCI de procéder aux travaux majeurs pendant les heures régulières 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.

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

### Financement durable

PJCCI a une responsabilité importante inhérente à la gestion de ses ponts et structures, soit celle que constituent l'intendance et l'intérêt public. PJCCI doit constamment établir un équilibre entre ses décisions sur 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.

Étant donné la nature des décisions historiques prises par les gouvernements, toutes les dépenses afférentes aux structures gérées par PJCCI sont financées par des crédits gouvernementaux. Lors du Budget 2014, le Gouvernement a approuvé un financement pour les cinq (5) prochaines années pour PJCCI. La viabilité financière demeure une force motrice de premier plan dans toutes les décisions. La durée d'utilisation de certains des biens de PJCCI dépassant leur durée de vie utile prévue, les ressources servent à effectuer l'entretien et la réfection qui s'imposent comme requis et nécessaires pour la sécurité et à gérer les infrastructures. Comme PJCCI ne peut jamais faire passer des facteurs d'ordre financier avant la sécurité publique, PJCCI continue d'attribuer une priorité au risque et de le gérer, et les travaux sont définis et planifiés dans le contexte des ressources disponibles. Les projets financés pendant l'exercice en cours progressent (tel que le programme décennal de grands travaux de réparation du pont Champlain et la réfection du pont Honoré-Mercier).

L'envergure et le budget du programme d'entretien majeur de PJCCI a augmenté très rapidement notamment suite à des récents rapports d'inspection. Ainsi, les montants prévus au plan d'entreprise 2014-2019 augmentent de 634 M\$ par rapport à ceux du plan d'entreprise 2013-2018 soit de 974 M\$ à 1.608 G\$.

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure, PJCCI a reçu du financement du PASCF, lequel financement a été renouvelé en 2011 pour une période de trois (3) ans. Ce programme n'a pas été structuré pour répondre aux besoins de projets à long terme, le PASCF ne permettant en effet que des projets d'une durée maximale de trois (3) ans. Cela représente un véritable défi pour PJCCI puisque ces projets nécessitent un plan d'action plus long. Plus spécifiquement, le besoin d'un financement à long terme sur une période de quinze (15) ans, soit la durée prévue d'opération du contrat conception-construction-financement-entretien-exploitation (CCFEE) pour le secteur Ouest en appel d'offres actuellement est impératif.

## Statut de PJCCI

De par son changement de statut, PJCCI doit être en mesure de répondre aux exigences et se conformer aux obligations prescrites aux diverses lois qui ne s'appliquaient pas à PJCCI en tant que filiale mais qui s'appliquent désormais à elle en tant que société d'état mère.

## Gestion des ressources humaines

Étant donné l'envergure et la croissance rapide du budget de son programme d'entretien majeur, le Conseil d'administration et la direction de PJCCI ont effectué une réflexion afin de déterminer une structure organisationnelle et les ressources requises pour assurer la réalisation de son programme quinquennal incluant ses différents projets. Dès 2013, PJCCI a ajouté plusieurs postes au sein de ses différents services afin de se doter d'une capacité accrue pour mener à terme son résultat stratégique.

PJCCI doit par ailleurs s'assurer de mettre à jour un plan de relève et de développement continu pour ses employés et gestionnaires.

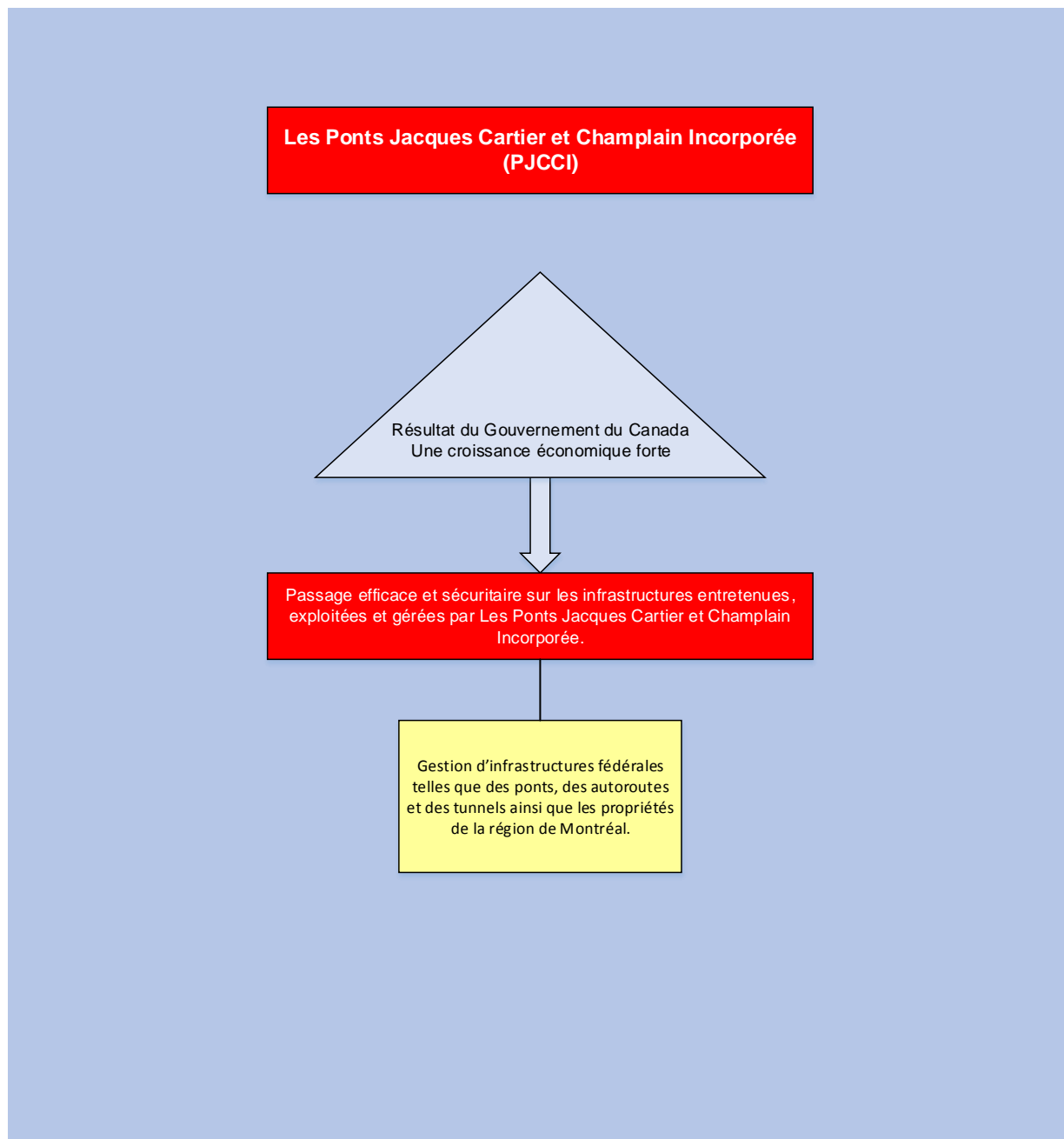
## Technologies de l'information

Afin de produire de l'information financière et de gestion fiable et en temps opportun, les processus des différentes fonctions de la Société doivent reposer sur des outils efficaces et adaptés aux réalités de la Société. Les systèmes actuels ne supportent pas adéquatement ses processus, notamment en ce qui a trait à la gestion de projets, ce qui a des conséquences importantes sur la fiabilité et la disponibilité de l'information produite. Dans un contexte de gestion des fonds publics et de gestion des risques, les systèmes actuels ne permettent plus de répondre aux besoins. L'introduction de nouveaux outils logiciels d'aide à la gestion est impérative afin d'assurer la réalisation de services de la Société mais également afin de réduire la pression sur le capital humain.

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

## 4. Objectifs, activité et paramètres de rendement

### 4.1. Architecture par activité de programme



## 4.2. Activité

L'activité de PJCCI pour s'acquitter de son mandat se décrit comme suit :

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

### Stratégies :

- réaliser les inspections des ponts et autres ouvrages, déterminer les besoins en entretien et en remise en état majeure à long terme, leur attribuer une priorité et réaliser tous les travaux en tenant compte du financement disponible;
- améliorer l'entretien en adoptant des mesures innovatrices au niveau des méthodes d'inspection des structures, des techniques et des matériaux de construction et des outils.

**Financement** – L'exercice 2013-2014 est le dernier du programme de trois (3) ans de 227,6 M\$ visant à assurer la sécurité des ponts et structures. Les besoins en financement déterminés par PJCCI augmentent de par la valeur des travaux conjuguée à l'inflation/indexation. Sur une période de dix (10) ans, les besoins en financement sont maintenant de 2,439 G\$, soit 919 M\$ de plus que le montant total de 1,5 G \$ prévu pour dix (10) ans dans le plan d'entreprise précédent. Comme les structures vieillissent avec les années, les inspections révèlent d'autres travaux importants à exécuter. PJCCI combine les travaux dans la mesure du possible afin de réaliser des économies d'échelle et garantir des efficacités.

**Planification et priorisation des projets** – La planification budgétaire est réalisée annuellement par les services d'Ingénierie et de Planification de la Société. La planification budgétaire de l'année précédente est ainsi affinée afin de tenir compte des nouvelles informations disponibles provenant des inspections, études, observations et des divers événements ayant pu survenir au cours de l'année.

En outre, le plan d'entreprise de la Société tient également compte des durées de vie théoriques des divers éléments et structures.

Toutefois, plusieurs éléments ont dépassé leur durée de vie utile prévue, ce qui augmente considérablement la portée des travaux de réfection nécessaires. Dans certains cas, le défaut d'intervenir en temps opportun peut résulter en une situation où l'élément structural ne peut pas être réparé et doit être remplacé.

Les travaux d'entretien et de réfection prévus pour les cinq (5) prochaines années sont encore plus importants avec la réfection continue ou à amorcer sur d'importants projets d'envergure :

1. Afin de maintenir le pont Jacques-Cartier dans une perspective à long terme, PJCCI a développé un plan de revitalisation portant sur les différents éléments de la structure;
2. Pour le pont Champlain, les réparations prévues au programme décennal continueront de s'imposer. De plus, des investissements de l'ordre de 389 M\$ pourraient être requis au cours des quatre (4) prochaines années afin d'atténuer les risques associés à l'état des poutres de rives;
3. Des travaux requis et nécessaires pour le maintien des actifs sont planifiés sur l'autoroute 15, l'autoroute Bonaventure, le pont Honoré-Mercier, le tunnel Melocheville et l'Estacade du pont Champlain;
4. D'importantes mesures d'atténuation environnementales s'imposeront pour contenir et traiter les eaux souterraines contaminées sur des terrains de PJCCI dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Ouest et Est);
5. Étant donné la démolition éventuelle de la plaza du pont Champlain dans le cadre du projet de construction du nouveau pont sur le St-Laurent, l'état de la plaza Jacques-Cartier et des bâtiments attenants, et l'échéance des baux des locaux à bureaux de PJCCI et du bail de la Sûreté du Québec (SQ) (pour les locaux abritant l'équipe dédiée au réseau de PJCCI), PJCCI envisage de centraliser ses services d'administration et d'opérations en un seul nouveau bâtiment multifonctionnel à l'emplacement et en remplacement de la plaza Jacques-Cartier;

#### 4.3. Paramètres de rendement

##### Activité :

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

Mesures de rendement en 2014-2015	Indicateurs de rendement	Calendrier
Demander l'approbation d'un financement à long terme afin de contrer les risques majeurs pour les ponts et les structures à Montréal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Affectation d'un financement à long terme à PJCCI pour contrer les risques majeurs pour les ponts et structures</li> <li>• Affectation d'un financement à long terme à PJCCI pour le projet environnemental des secteurs Ouest et Est de l'autoroute Bonaventure</li> </ul>	2014-2015



Mesures de rendement en 2014-2015	Indicateurs de rendement	Calendrier
Réaliser le programme d'inspection et d'entretien majeur régulier.	Exécution du programme d'entretien en fonction des inspections annuelles et des inspections opérationnelles quotidiennes	2014-2015
Réaliser les projets financés dans les délais et sans dépassement de coûts	Programme de réfection du pont Honoré-Mercier	2013-2016
	Programme de réfection du pont Champlain	2013-2018
	Programme de renforcement des poutres du pont Champlain	2013-2018
	Construction du pont-jetée temporaire de l'Île-des-Sœurs et du nouveau dépôt à neige	2013-2015
	Mesures de mitigation pour les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure	2013-2016

## Soutien de l'orientation du gouvernement en matière de restriction des dépenses

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

- I. Modifications aux indemnités de départ volontaire – PJCCI a terminé l'indemnité de départ volontaire pour les gestionnaires et employés non syndiqués et a négocié ce changement avec l'unité de négociation des cols blancs;
- II. Salaires et autres avantages – PJCCI continuera à 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 identifiée dans le budget fédéral de 2012, PJCCI a réduit ses dépenses de 527k \$ par année à compter de 2013-14 et pour les années à venir par l'annulation des contrats d'assurance couvrant les structures.

## 5. États financiers pro forma de PJCCI

La section qui suit présente l'État de la situation financière, l'État des résultats, l'État de la variation de la dette nette et l'État des flux de trésorerie pro forma de PJCCI.

État de la situation financière - Pro forma								
Description	Réel 2012-2013	Prévision courante 2013-2014	Budget principal 2013-2014	Budget				
				2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
(En milliers)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>								
Trésorerie	21 820	24 457	15 318	24 457	24 457	24 457	24 457	24 457
Débiteurs								
Montant à recevoir de la SPFL	2 637	-	1 988	-	-	-	-	-
Montant à recevoir du Canada	16 943	16 943	8 437	16 943	16 943	16 943	16 943	16 943
Autres	3 703	3 703	1 716	3 703	3 703	3 703	3 703	3 703
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>45 103</b>	<b>45 103</b>	<b>27 459</b>	<b>45 103</b>	<b>45 103</b>	<b>45 103</b>	<b>45 103</b>	<b>45 103</b>
<b>PASSIFS</b>								
Créditeurs et charges à payer								
Montant dû à la SPFL	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres fournisseurs	34 963	34 963	19 671	34 963	34 963	34 963	34 963	34 963
Avantages sociaux futurs	1 183	1 229	958	1 380	1 500	1 572	1 631	1 768
Retenues contractuelles	7 071	7 071	4 954	7 071	7 071	7 071	7 071	7 071
Revenus reportés	330	330	336	330	330	330	330	330
Obligations environnementales (Technoparc)	33 200	42 500	27 249	41 013	23 709	20 740	17 651	14 439
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>76 747</b>	<b>86 093</b>	<b>53 168</b>	<b>84 757</b>	<b>67 573</b>	<b>64 676</b>	<b>61 646</b>	<b>58 571</b>
<b>DETTE NETTE</b>	<b>(31 644)</b>	<b>(40 990)</b>	<b>(25 709)</b>	<b>(39 654)</b>	<b>(22 470)</b>	<b>(19 573)</b>	<b>(16 543)</b>	<b>(13 468)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>								
Immobilisations	289 327	403 627	429 376	517 787	552 513	588 488	565 962	556 327
Charges payées d'avance	639	639	349	639	639	639	639	639
<b>TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS</b>	<b>289 966</b>	<b>404 266</b>	<b>429 725</b>	<b>518 426</b>	<b>553 152</b>	<b>589 127</b>	<b>566 601</b>	<b>556 966</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>258 322</b>	<b>363 276</b>	<b>404 016</b>	<b>478 772</b>	<b>530 682</b>	<b>569 554</b>	<b>550 058</b>	<b>543 498</b>

**État des résultats - Pro forma**

Description	Réel 2012-2013	Prévision courante 2013-2014	Budget principal 2013-2014	Budget				
				2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
(En milliers)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>REVENUS</b>								
Baux et permis	834	1 969	895	3 617	3 690	3 764	3 840	3 915
Intérêts	241	240	165	238	238	238	238	238
Autres sources	12	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL DES REVENUS</b>	<b>1 087</b>	<b>2 209</b>	<b>1 060</b>	<b>3 855</b>	<b>3 928</b>	<b>4 002</b>	<b>4 078</b>	<b>4 153</b>
<b>CHARGES</b>								
Entretien	60 840	110 097	123 405	264 298	300 598	302 514	291 947	215 815
Fonctionnement	3 988	4 186	4 108	4 265	4 361	4 448	4 534	4 620
Administration	6 920	7 299	6 541	10 127	10 104	10 230	10 418	10 520
Charges d'exploitation du pont internationale des	-	-	-	-	-	-	-	-
Obligations environnementales (Technoparc)	5 402	9 698	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>77 150</b>	<b>131 280</b>	<b>134 054</b>	<b>278 690</b>	<b>315 063</b>	<b>317 192</b>	<b>306 899</b>	<b>230 955</b>
Déficit avant le financement du gouvernement	(76 063)	(129 071)	(132 994)	(274 835)	(311 135)	(313 190)	(302 821)	(226 802)
Financement du Gouvernement du Canada - dépenses	58 743	88 169	119 399	50 028	43 081	28 225	27 926	15 961
Financement du Gouvernement du Canada - immobilisations	56 081	126 153	77 677	86 618	4 145	784	729	677
Financement de la SPFL	2 637	1 574	2 689	-	-	-	-	-
Financement du renforcement des poutres de rive au pont Champlain financé temporairement par le projet spécial de réfection du pont de l'île des Sœurs	-	18 129	-	-	-	-	-	-
Financement nécessaire	-	-	57 433	253 685	315 819	323 053	254 670	203 604
Excédent (déficit) de l'exercice	41 398	104 954	124 204	115 496	51 910	38 872	(19 496)	(6 560)
Excédent (déficit) accumulé lié aux activités au début de l'exercice	(10 150)	258 322	279 812	363 276	478 772	530 682	569 554	550 058
Reclassement des Apports reportés afférents aux immobilisations	227 074	-	-	-	-	-	-	-
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice	258 322	363 276	404 016	478 772	530 682	569 554	550 058	543 498

**État de la variation de la dette nette - Pro forma**

Description	Réal 2012-2013	Prévision courante 2013-2014	Budget principal 2013-2014	Budget				
				2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
(En milliers)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	41 398	104 954	124 204	115 496	51 910	38 872	(19 496)	(6 560)
Acquisition d'immobilisations	(57 313)	(126 153)	(135 110)	(152 204)	(85 859)	(89 591)	(32 866)	(47 547)
Amortissement des immobilisations	9 819	11 853	11 583	38 044	51 133	53 616	55 392	57 182
Sous-total	(47 494)	(114 300)	(123 527)	(114 160)	(34 726)	(35 975)	22 526	9 635
Acquisition de charges payées d'avance	(1 462)	-	-	-	-	-	-	-
Utilisation de charges payées d'avance	1 172	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total	( 290)	-	-	-	-	-	-	-
(Augmentation) diminution de la dette nette	(6 386)	(9 346)	677	1 336	17 184	2 897	3 030	3 075
Dette nette au début de l'exercice	(252 332)	(31 644)	(26 386)	(40 990)	(39 654)	(22 470)	(19 573)	(16 543)
Reclassement des Apports reportés afférents aux immobilisations	227 074	-	-	-	-	-	-	-
Dette nette à la fin de l'exercice	(31 644)	(40 990)	(25 709)	(39 654)	(22 470)	(19 573)	(16 543)	(13 468)

**État des flux de trésorerie - Pro forma**

Description	Réel 2012-2013	Prévision courante 2013-2014	Budget principal 2013-2014	Budget				
				2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
(En milliers)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>								
Excédent de l'exercice lié aux activités	41 398	104 954	124 204	115 496	51 910	38 872	(19 496)	(6 560)
Éléments sans effet sur la trésorerie :								
Amortissement des immobilisations	9 819	11 853	11 583	38 044	51 133	53 616	55 392	57 182
Augmentation des avantages sociaux futurs	997	46	-	151	120	72	59	137
Augmentation des obligations environnementales	5 100	9 300	( 677)	(1 487)	(17 304)	(2 969)	(3 089)	(3 212)
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :								
(Augmentation) diminution des débiteurs	(10 109)	2 637	-	-	-	-	-	-
Augmentation (diminution) des créditeurs et frais à payer	15 732	-	-	-	-	-	-	-
Augmentation des avantages sociaux futurs	( 942)	-	-	-	-	-	-	-
Augmentation (diminution) des retenues contractuelles	2 116	-	-	-	-	-	-	-
Augmentation (diminution) des revenus reportés	( 6)	-	-	-	-	-	-	-
(Augmentation) diminution des charges payées d'avance	( 289)	-	-	-	-	-	-	-
Flux de trésorerie provenant aux Activités de fonctionnement	63 816	128 790	135 110	152 204	85 859	89 591	32 866	47 547
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>								
Produits de la vente d'Immobilisations corporelles	-	-	-	-	-	-	-	-
Acquisition d'Immobilisations	(57 314)	(126 153)	(135 110)	(152 204)	(85 859)	(89 591)	(32 866)	(47 547)
Flux de trésorerie affectés aux Activités d'investissement en immobilisations	(57 314)	(126 153)	(135 110)	(152 204)	(85 859)	(89 591)	(32 866)	(47 547)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie	6 502	2 637	-	-	-	-	-	-
Trésorerie au début de l'exercice	15 318	21 820	15 318	24 457	24 457	24 457	24 457	24 457
Trésorerie à la fin de l'exercice	21 820	24 457	15 318	24 457	24 457	24 457	24 457	24 457

## Budget des opérations

Budget des opérations - Pro forma												
Description	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2013-2014			2012-2013			
	Budget					Budget	Prévision	Écart	Budget	Coût réel	Écart	
(En milliers)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
<b>REVENUS</b>												
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	50 028	43 081	28 225	27 926	15 961	119 399	106 298	(13 101)	86 697	58 743	(27 954)	
Financement de la société mère pour la portion des charges	-	-	-	-	-	2 689	1 574	(1 115)	-	1 404	1 404	
Baux et permis	3 617	3 690	3 764	3 840	3 915	895	1 969	1 074	868	834	(34)	
Intérêts	238	238	238	238	238	165	240	75	127	241	114	
Autres sources	-	-	-	-	-	-	-	-	30	12	(18)	
<b>TOTAL DES REVENUS</b>	<b>53 883</b>	<b>47 009</b>	<b>32 227</b>	<b>32 004</b>	<b>20 114</b>	<b>123 148</b>	<b>110 081</b>	<b>(13 067)</b>	<b>87 722</b>	<b>61 234</b>	<b>(26 488)</b>	
<b>CHARGES</b>												
Entretien	264 298	300 598	302 514	291 947	215 815	123 405	110 097	(13 308)	85 733	60 840	(24 893)	
Fonctionnement	4 265	4 361	4 448	4 534	4 620	4 108	4 186	78	3 991	3 988	(3)	
Administration	10 127	10 104	10 230	10 418	10 520	6 541	7 299	758	6 621	6 920	299	
Obligations environnementales												
Technoparc	-	-	-	-	-	-	9 698	9 698	-	5 402	5 402	
Éléments sans effets sur la trésorerie	(36 708)	(33 949)	(50 719)	(52 362)	(54 107)	(10 906)	(21 199)	(10 293)	(8 623)	(15 916)	(7 293)	
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>241 982</b>	<b>281 114</b>	<b>266 473</b>	<b>254 537</b>	<b>176 848</b>	<b>123 148</b>	<b>110 081</b>	<b>(13 067)</b>	<b>87 722</b>	<b>61 234</b>	<b>(26 488)</b>	
<b>DÉFICIT DU FINANCEMENT SUR LES DÉPENSES</b>	<b>(188 099)</b>	<b>(234 105)</b>	<b>(234 246)</b>	<b>(222 533)</b>	<b>(156 734)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

## Budget d'immobilisations

### Budget d'immobilisations - Pro forma

Description	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2013-2014			2012-2013		
	Budget					Budget	Prévision	Ecart	Budget	Coût réel	Ecart
(En milliers)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>FINANCEMENT</b>											
Crédits parlementaires											
Pont Jacques Cartier	12 849	33 446	73 273	18 367	30 840	6 275	5 748	(527)	1 244	6 972	5 728
Pont Champlain	4 980	1 481	1 404	401	2 029	4 498	25 170	20 672	23 253	17 498	(5 755)
Pont Honoré-Mercier	41 360	32 713	9 369	10 264	12 036	21 164	26 675	5 511	34 693	26 738	(7 955)
Tunnel de Melocheville	2 225	3 532	880	237	174	507	216	(291)	77	708	631
Autoroute Bonaventure	763	1 952	1 331	798	538	279	2 068	1 789	16 163	102	(16 061)
Autoroute 15	28 846	11 465	2 527	2 130	1 234	12 275	5 048	(7 227)	11 037	291	(10 746)
Estacade	33	29	23	18	19	2 994	3 234	240	30	144	114
Ile-des-Sœurs	59 375	0	0	0	0	86 940	56 940	(30 000)	0	1 585	1 585
Environnement - Technoparc (secteur Ouest et Est)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres immobilisations	1 773	1 241	784	651	677	178	1 054	876	229	2 043	1 814
<b>Total des crédits autorisés</b>	<b>152 204</b>	<b>85 859</b>	<b>89 591</b>	<b>32 866</b>	<b>47 547</b>	<b>135 110</b>	<b>126 153</b>	<b>(8 957)</b>	<b>86 726</b>	<b>56 081</b>	<b>(30 645)</b>
<b>IMMOBILISATIONS</b>											
Pont Jacques Cartier	12 849	33 446	73 273	18 367	30 840	6 275	5 748	(527)	1 244	6 972	5 728
Pont Champlain	4 980	1 481	1 404	401	2 029	4 498	25 170	20 672	23 253	17 498	(5 755)
Pont Honoré-Mercier	41 360	32 713	9 369	10 264	12 036	21 164	26 675	5 511	34 693	26 738	(7 955)
Tunnel de Melocheville	2 225	3 532	880	237	174	507	216	(291)	77	708	631
Autoroute Bonaventure	763	1 952	1 331	798	538	279	2 068	1 789	16 163	102	(16 061)
Autoroute 15	28 846	11 465	2 527	2 130	1 234	12 275	5 048	(7 227)	11 037	291	(10 746)
Estacade	33	29	23	18	19	2 994	3 234	240	30	144	114
Ile-des-Sœurs	59 375	-	-	-	-	86 940	56 940	(30 000)	-	1 585	1 585
Environnement - Technoparc (secteur Ouest et Est)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres immobilisations	1 773	1 241	784	651	677	178	1 054	876	229	2 043	1 814
<b>TOTAL DES IMMOBILISATIONS</b>	<b>152 204</b>	<b>85 859</b>	<b>89 591</b>	<b>32 866</b>	<b>47 547</b>	<b>135 110</b>	<b>126 153</b>	<b>(8 957)</b>	<b>86 726</b>	<b>56 081</b>	<b>(30 645)</b>
<b>DÉFICIT DU FINANCEMENT SUR LES IMMOBILISATIONS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Note: Le financements tient compte d'éventuel reclassement entre les immobilisations et dépenses afin de refléter les montant budgétés.

## 6. Examen de rendement du Plan d'entreprise de 2013-2014 à 2017-2018

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



## **ANNEXE**

Annexe A – Liste des abréviations

## Annexe A – Liste des abréviations

AAP	ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMMES
AVMSL	ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU ST-LAURENT
BVG	BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA
CGVMSL	CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
CPIVM	CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME LTÉE
ESO	EXAMEN STRATÉGIQUE ET OPÉRATIONNEL
ICCA	INSTITUT CANADIEN DES COMPTABLES AGRÉÉS
INFC	INFRASTRUCTURE CANADA
LCSA	LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS
LGFP	LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES
LPTI	LOI SUR LES PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX
MTQ	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
NCSP	NORMES COMPTABLES POUR LE SECTEUR PUBLIC
PASCF	PLAN D'ACTION POUR LES SITES CONTAMINÉS FÉDÉRAUX
PJCCI	LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
SCT	SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR
SPFL	SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
TC	TRANSPORT CANADA
TPSGC	TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA