



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

Canada

**2^{ème} trimestre (T2)
Pour les six mois
terminés le 30 septembre 2014**

**RAPPORT
FINANCIER
TRIMESTRIEL**

Table des matières

1. STATUT	3
1.1. MANDAT	3
1.2. MISSION, VISION ET VALEURS	4
1.3. PROFIL ADMINISTRATIF ET FINANCEMENT	4
2. RÉTROSPECTIVE DU T2 DE 2014-2015	7
2.1. SOMMAIRE.....	7
2.2. PERSPECTIVES	8
3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS	10
3.1. RÉSULTATS DES OPÉRATIONS.....	10
3.2. FLUX DE TRÉSORERIE	12
3.3. ENJEUX STRATÉGIQUES ET RISQUES.....	12
3.4. RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS	18
4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTERMÉDIAIRES DE PJCCI 20	
4.1. RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE	20
4.2. ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 30 SEPTEMBRE 2014.....	21
4.3. ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 30 SEPTEMBRE 2014.....	22
4.4. ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 30 SEPTEMBRE 2014....	23
4.5. ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 30 SEPTEMBRE 2014.....	24
4.6. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTERMÉDIAIRES	25

STATUT

**SECTION
1**

1. STATUT

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« la Société » ou « 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 1er octobre 1998, elle est devenue une filiale à 100 % de La Société des ponts fédéraux Limitée (« SPFL »), une société d'État mère inscrite à la partie I de l'annexe III de la 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.

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

1.1. Mandat

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

Pour chacune de ces infrastructures, PJCCI est responsable :

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

1.2. Mission, vision et valeurs

» Notre mission

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

» Notre vision

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

» 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.

1.3. Profil administratif et financement

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

» Planification, ingénierie et construction

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

» 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-poule dans la chaussée et les tabliers de ponts, ainsi que l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

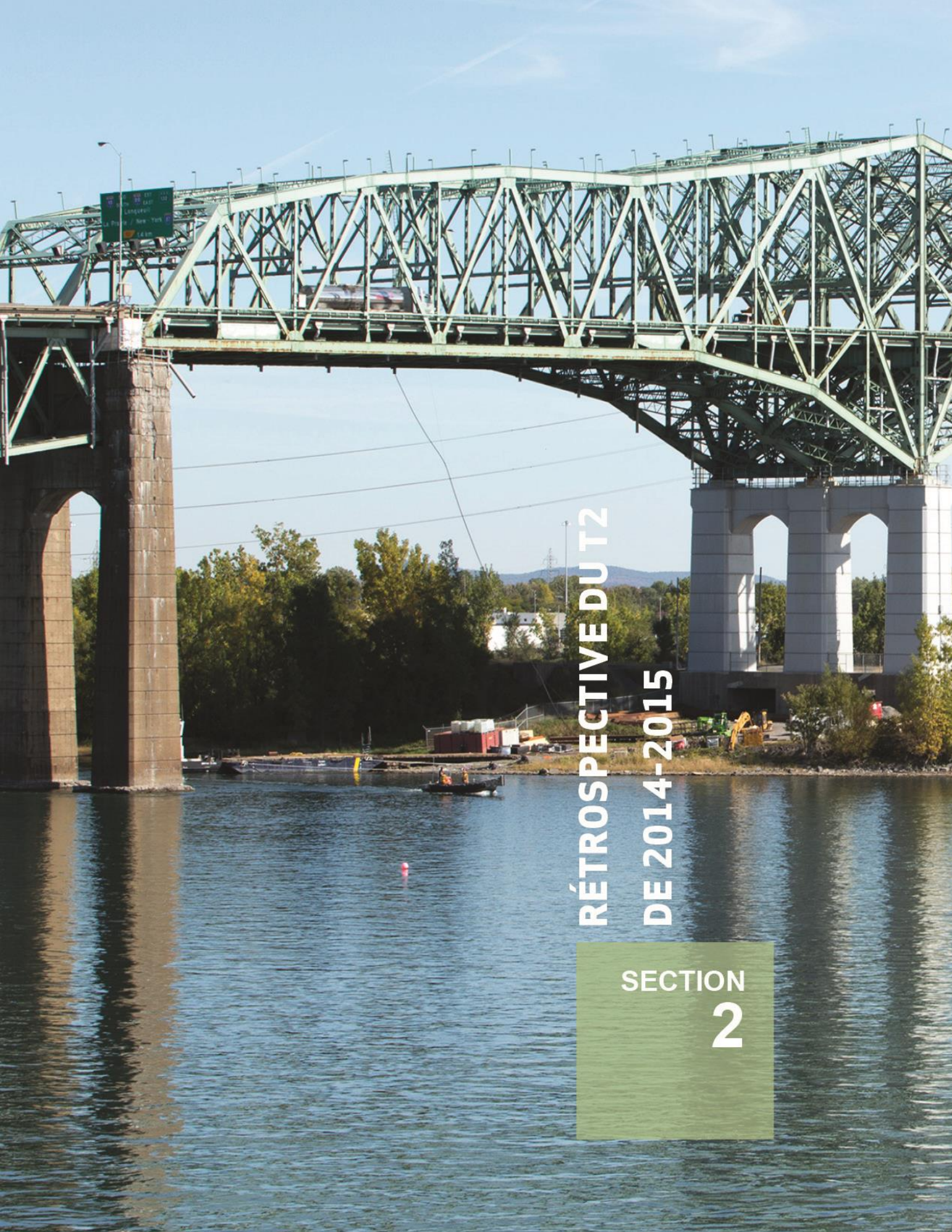
Des services administratifs, tels que les affaires juridiques, l'approvisionnement, les finances, les technologies de l'information, les ressources humaines, l'environnement et les communications soutiennent ces secteurs.

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 opère dans un environnement complexe où de nombreux facteurs externes peuvent avoir une incidence sur sa planification. Sur le plan financier, PJCCI maintient sa vigilance en ce qui concerne l'utilisation des fonds publics.

PJCCI doit assurer la sécurité de ses infrastructures en tout temps. La Société a mis en place des programmes d'inspection jumelés à des relevés détaillés et investigations supplémentaires, s'assurant ainsi de disposer de l'information pertinente et à jour pour la prise de décisions éclairées relative aux programmes d'entretien et de réfection à court, à moyen et à long terme.

PJCCI est entièrement financée par voie de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Des revenus d'autres sources, tels des baux, des permis ainsi que des panneaux publicitaires 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 et la sécurité.



RÉTROSPECTIVE DU T2
DE 2014-2015

SECTION
2

2. RÉTROSPECTIVE DU T2 DE 2014-2015

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.

Ce rapport financier trimestriel présente une évaluation des opérations et de la situation financière de PJCCI pour le trimestre terminé le 30 septembre 2014 (T2). Il doit être lu conjointement avec les états financiers non audités intermédiaires 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 2013-2014 de PJCCI. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et sont tirés principalement des états financiers non audités intermédiaires de la Société établis conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCCSP).

2.1. Sommaire

PJCCI déclare un excédent de 38,5 M \$ pour les six mois terminés le 30 septembre 2014 (31,8 M\$ — 2013). Le déficit avant le financement public était de 75,3 M\$ au 30 septembre 2014 (54,1 M\$ — 2013).

Pour l'exercice en cours, les produits totaux cumulés ont été de 2,1 M\$ (0,6 M\$ — 2013). Depuis le 1er février 2014, PJCCI perçoit directement les revenus des panneaux publicitaires installés sur ses terrains suite à la cession du contrat de la SPFL à PJCCI. Ces revenus pour les premiers six mois sont de l'ordre de 1,5 M\$. La dette nette augmente de 2,4 M\$ au cours de la même période, pour un total de 36,8 M\$. Les actifs financiers ont augmenté de 27,2 M\$. Principalement, les variations des montants reçus et à recevoir du gouvernement fédéral sont à l'origine de ce changement. Les acquisitions d'immobilisations au cours du second trimestre de l'exercice en cours ont totalisé 18,6 M\$ (26,8 M\$ — 2013). Elles consistent essentiellement en dépenses de 7,6 M\$ pour le pont de contournement temporaire de l'île des Sœurs, de 8 M\$ pour le pont Honoré-Mercier, de 1,6 M\$ pour le pont Champlain, de 0,7 M\$ pour le pont Jacques-Cartier et de 0,7 M\$ pour divers autres projets.

2.2. Perspectives

Les dépenses d'entretien des ponts et infrastructures connexes demeurent à des sommets historiques. Les réparations du pont Champlain prendront énormément d'ampleur pour donner suite aux résultats des derniers rapports d'inspection. D'autres projets financés par le gouvernement se poursuivent, y compris les travaux de réfection en cours au pont Honoré-Mercier, les réparations du pont Champlain et la construction du pont de contournement temporaire en vue du remplacement du pont de L'Île-des-Sœurs à Montréal.

Les travaux d'entretien et de réfection à venir sont encore plus importants avec la réfection continue ou la construction de 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 additionnels de l'ordre de 389 M\$ pourraient être requis au cours des quatre (4) prochaines années (incluant l'année en cours) afin d'atténuer les risques associés à l'état des poutres de rive;
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 de Melocheville et l'estacade du pont Champlain;
4. D'importantes mesures d'atténuation environnementales s'imposent pour contenir et traiter les eaux souterraines contaminées sur des terrains de PJCCI dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest);
5. Étant donné la démolition éventuelle de la plaza du pont Champlain dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, l'état de la plaza Jacques-Cartier et des bâtiments attenants, et l'échéance des baux de ses locaux à bureaux, PJCCI envisage de possiblement 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.

PJCCI est fière de son effectif dont la force réside dans son engagement absolu envers l'atteinte de son résultat stratégique. Le financement à long terme fourni par le gouvernement permet de maintenir des infrastructures qui jouent un rôle primordial pour le bien-être de la population et de l'économie.



ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

SECTION
3

3. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

3.1. Résultats des opérations

3.1.1. État de la situation financière

Actifs financiers

Au cours des six (6) mois se terminant le 30 septembre 2014, les actifs financiers totaux ont augmenté de 27,2 M\$ pour atteindre 78,5 M\$ comparativement à 51,3 M\$ au 31 mars 2014. Comme au cours des exercices précédents, un important facteur déterminant de l'augmentation des actifs financiers est la date de réception des crédits fédéraux qui comprennent le financement pour les grands projets d'investissement et les charges d'exploitation.

La situation de trésorerie nette de PJCCI a augmenté de 30,9 M\$ au cours du T2 pour un montant de 45,1 M\$ au 30 septembre 2014 (14,3 M\$ au 31 mars 2014). Cette augmentation au cours du trimestre est attribuable à la réception des sommes à recevoir du gouvernement du Canada au 30 juin 2014.

Passif

Les comptes fournisseurs et charges à payer ont augmenté de 30,9 M\$ passant de 38,8 M\$ au 31 mars 2014 à 69,7 M\$ au 30 septembre 2014. Cette augmentation est attribuable en grande partie aux 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 1,6 M\$ pour atteindre 7,9 M\$ au 30 septembre 2014 (9,5 M\$ au 31 mars 2014). Ces sommes deviendront payables lorsque les travaux et les garanties seront terminés.

PJCCI a révisé l'obligation environnementale de 0,2 M\$ au cours du second trimestre de l'exercice en cours (36,5 M\$ au 30 juin 2014) afin de refléter l'information la plus à jour disponible. Les variations des autres passifs sont minimes.

Actifs non financiers

Les immobilisations corporelles ont augmenté de 38,9 M\$ pour un total de 421,2 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2014 (382,2 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations de 46,2 M\$ moins des charges d'amortissement de 7,3 M\$ et les grands travaux du pont de contournement de l'île des Sœurs (22,9 M\$), du pont Honoré-Mercier

(13,1 M\$), du pont Champlain (6,1 M\$), du pont Jacques-Cartier (2,1 M\$) et divers autres travaux totalisant 2 M\$.

Les charges payées d'avance au cours de l'exercice ont augmenté de 1,9 M\$. Cette augmentation est surtout liée aux paiements anticipés, d'un montant de 2 M\$, pour des travaux à réaliser sur le pont Honoré-Mercier à Montréal.

Financement du gouvernement

Le tableau suivant résume le financement public pour le deuxième trimestre de l'exercice en cours et celui du dernier exercice :

(en milliers de dollars)	Second trimestre		Cumulatif	
	2014-15	2013-14	2014-15	2013-14
Financement public pour les charges d'exploitation	42 639	25 224	67 579	43 453
Financement public pour les immobilisations corporelles	18 590	26 834	46 206	42 462
TOTAL	61 229	52 058	113 785	85 915

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 second trimestre représentent 92,6 % des charges totales pour le trimestre, atteignant 43,6 M\$ (23,9 M\$ — 2013).

Pour les six (6) mois terminés le 30 septembre 2014, les charges d'entretien totalisent 69,1 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- 1,5M \$ de travaux pour le pont de contournement de l'Île des sœurs et maintien du pont actuel,
- 2M \$ de travaux pour le pont Honoré-Mercier,
- 24,5 M\$ de travaux pour le pont Champlain,
- 11,6 M\$ de travaux pour le pont Jacques-Cartier,
- 8,2 M\$ de travaux pour l'Autoroute Bonaventure,
- 7,7 M\$ de travaux pour l'Autoroute 15,
- 2,3 M\$ de travaux pour le tunnel de Melocheville,
- 3,6 M\$ de travaux pour l'Estacade,
- 7,7 M\$ de travaux pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges afférentes au fonctionnement au cours du second trimestre ont été de 1,1 M\$ (1,1 M\$ — T2 2013). Ces chiffres représentent 2,3 % des charges totales (3,2 % — T2 2013).

Administration

Les charges d'administration de 2,6 M\$ au cours du T2 représentent une augmentation de 0,8 M\$ par rapport au T2 de l'exercice précédent (1,8 M\$ — T2 2013). Au cours du trimestre, les charges d'administration ont représenté 5,6 % (5,5 % — 2013) des charges totales.

Obligation environnementale

L'obligation environnementale a augmenté de 0,439 M\$ depuis le début de l'exercice, liée à la valeur estimative afférente aux dépenses futures.

3.2. Flux de trésorerie

Au cours du second trimestre, le solde de l'encaisse a augmenté de 42,2 M\$ pour atteindre un montant de 45,2 M\$. Cette augmentation est attribuable principalement à la réception de crédits du gouvernement fédéral (94.2 M\$).

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 applicables à toutes les sociétés d'État.

3.3.1. Sécurité des ponts

La priorité de PJCCI consiste à assurer la sécurité constante de toutes ses structures. PJCCI administre judicieusement ses programmes relatifs aux ponts afin de prolonger le plus possible la durée de vie utile de ceux-ci. Les réalités financières liées à l'envergure des réparations doivent être prises en compte.

Les ponts sont âgés et exposés depuis des années à une circulation lourde, aux conditions climatiques et aux sels de voirie utilisés. 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 réparations. Des travaux majeurs de réfection sont planifiés ou en cours sur toutes les structures où des signes de dégradation augmentent les risques pour la sécurité. La planification à long terme ainsi que la communication et le partage d'informations sur les enjeux se poursuivent en permanence.

3.3.2. Financement durable

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

La Société collabore avec Infrastructure Canada pour identifier ses besoins financiers à court et à long terme. PJCCI a bénéficié d'investissements importants pour des besoins particuliers liés aux biens ou aux besoins d'exploitation à court terme. Les travaux sont définis et planifiés dans le contexte des ressources disponibles.

Pour les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure, PJCCI a reçu du financement dans le Budget 2014 pour les cinq (5) prochaines années. PJCCI a également reçu du financement du Plan d'Action pour les sites contaminés (« PASCFC »), qui a été renouvelé en 2011 pour une période de quatre (4) ans. Ce programme n'a pas été structuré pour répondre aux besoins de projets à long terme, le PASCFC ne permettant en effet que des projets d'une durée maximale de quatre (4) ans. Cela représente un véritable défi puisque les projets en lien avec les eaux souterraines contaminées du secteur de l'autoroute Bonaventure nécessitent un plan d'action à long terme. Le besoin d'un financement à long terme sur une période de 15 ans est donc impératif, durée prévue d'opération du contrat CCFEE (conception — construction — financement — entretien — exploitation) pour le secteur Ouest actuellement en appel d'offres.

3.3.3. Gestion des ressources humaines

Étant donné l'envergure et la croissance rapide du budget de son programme d'entretien majeur, PJCCI a ajouté plusieurs postes au sein de ses différents services afin de se doter d'une capacité accrue pour mener à terme son résultat stratégique. De plus, PJCCI révisé son modèle de gestion afin d'intégrer les meilleures pratiques en gestion de projets. À l'aide d'une firme spécialisée en gestion du changement, PJCCI a identifié et mis en place les besoins et les priorités d'un parcours général d'intégration et de formation pour les nouveaux employés et gestionnaires. De plus, une analyse des besoins spécifiques en formation pour chacun des services a été réalisée afin d'en établir un plan de travail avec une mise en œuvre au cours des prochains mois.

Pour pallier aux vulnérabilités d'expertises causées par le départ effectif ou annoncé d'une ressource clé de l'organisation, PJCCI a élaboré les activités d'apprentissage et les aides à la performance pour capter et documenter les expertises.

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

3.3.4. 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. Pour ces raisons, l'implantation d'un progiciel intégré (PGI ou ERP) est en cours. Les fonctions financières et d'approvisionnement sont opérationnelles depuis juin 2014 et la gestion de projets est en cours d'implantation. Suivra en 2015, le déploiement d'un logiciel de gestion électronique des documents favorisant ainsi la numérisation des documents physiques. L'introduction de nouveaux outils logiciels d'aide à la gestion est impérative afin d'assurer la prestation de services de la Société, mais aussi afin de réduire la pression sur le capital humain.

Accompagnée de firmes spécialisées, PJCCI a implanté les solutions les plus appropriées pour soutenir ses processus et s'assurer que l'ensemble des composants informatiques (infrastructures technologiques, systèmes et données) est aligné afin d'assurer la réalisation de son résultat stratégique.

Tous les risques ou enjeux mentionnés auparavant sont interdépendants. PJCCI évalue les risques liés à la sécurité des ponts et au financement durable comme très élevés. Ainsi, pour assurer la sécurité des ponts, PJCCI doit disposer d'un financement durable lui permettant de se doter d'une structure solide d'entreprise appuyée par des ressources humaines et informationnelles de haut niveau.

3.3.5. Obligations environnementales

PJCCI participe au 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 des terrains dans le secteur de l'autoroute Bonaventure (secteurs Est et Ouest) à Montréal et en bordure du fleuve. PJCCI travaille en partenariat avec des propriétaires et des parties intéressées pour étudier la contamination des eaux souterraines dans ce secteur et mettre en œuvre des plans d'atténuation. Le plan environnemental pour les secteurs Est et Ouest est préparé avec ces partenaires.

Pour le secteur Ouest, il s'agit d'un projet conjoint avec le gouvernement du Québec notamment le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Pour le secteur Est, PJCCI coordonne ses efforts avec le Canadian National et la ville de Montréal.

3.3.6. 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 en T2 :

Pont Jacques-Cartier

Le pont, aujourd'hui âgé de 84 ans, est relativement en bon état. Cependant, plusieurs éléments sont à réparer au cours des prochaines années, notamment les piles. Certains

appareils d'appui doivent être remplacés, une partie de la chaussée doit être repavée et des travaux de peinture doivent être effectués. Une étude récente sur la capacité portante de la structure confirme l'existence d'autres risques liés à la capacité structurale de l'ouvrage qui exige des renforcements d'acier.

Des travaux de l'ordre de 4.4 M\$ ont été réalisés au cours du dernier trimestre, particulièrement pour la réfection de piles, le renforcement d'acier et la stabilisation d'un talus du côté de la Rive-Sud, ce qui totalise un montant de 11 M\$ depuis le début de l'exercice financier.

Pont Honoré-Mercier

Un projet majeur de réfection et de remplacement du tablier est en cours sur la section fédérale du pont. Les travaux sont réalisés par un entrepreneur et des travailleurs mohawks de la réserve de Kahnawake. Un virage majeur dans la stratégie du gouvernement du Québec, partenaire de PJCCI dans ce projet quant aux travaux prévus sur la section provinciale du pont, a retardé l'échéancier du projet. Suite aux travaux de remplacement du tablier, des travaux majeurs devront également se poursuivre sur d'autres éléments du pont afin de maintenir la structure dans un état acceptable, notamment sur les piles et la structure d'acier.

Les travaux de renforcement et de remplacement du tablier se poursuivent au cours du T2. Ainsi, des travaux de 9.6 M\$ ont été réalisés, particulièrement pour l'installation des plates-formes (section de la voie maritime), le renforcement de chevêtres et l'enlèvement du tablier existant et l'installation du nouveau tablier (section de l'île entre la voie maritime et le fleuve) et du renforcement d'acier de la section de la voie maritime.

Pont Champlain

Le pont Champlain vieillit prématurément. PJCCI étudie actuellement diverses stratégies d'atténuation des risques pour le pont actuel. Ces stratégies doivent veiller à ce que le passage entre la Rive-Sud et l'île de Montréal demeure sécuritaire et efficace jusqu'à l'ouverture du nouveau pont. Des réparations importantes à la structure sur des éléments comme les poutres, les chevêtres, les fûts et les semelles des piles sont menées dans le cadre d'une stratégie globale d'un programme décennal. De plus, des réparations aux éléments en acier de la structure de la travée principale et d'autres réparations importantes comme le remplacement des joints de dilatation doivent se poursuivre en continu.

Le programme décennal de grands travaux de réparation du pont amorce sa sixième année en 2014-2015 et, sans surprises, des signes de détérioration continuent de se manifester puisque la détérioration d'un ouvrage en fin de vie utile a tendance à suivre une courbe exponentielle. Le calendrier annoncé du remplacement du pont d'ici 2018 nécessite la poursuite des travaux du programme d'entretien jusqu'au remplacement, étant donné l'augmentation des risques à atténuer liés à l'augmentation de la corrosion des câbles de précontrainte à l'intérieur des poutres en béton précontraint, ce qui est un enjeu majeur. Des

travaux de l'ordre d'environ 10 M\$ ont été réalisés, particulièrement pour la réfection de piles, des réparations d'acier et le remplacement d'appareils d'appui.

Cette structure vieillissante nécessite un programme d'inspection détaillée dont la fréquence est plus importante que pour les autres ouvrages, auquel s'ajoutent des techniques d'inspection destructives et non destructives de pointe. De plus, dans le cadre de la stratégie d'atténuation des risques, des instruments de mesure et d'analyse sophistiqués sont en place afin de surveiller le comportement de certains éléments importants du pont. Certains tests de routine (poids, contraintes sur les poutres et capacité structurale sous différents scénarios de détérioration) sont également entrepris afin d'être en mesure d'évaluer la santé structurale du pont. L'installation d'une telle instrumentation sur la section 7 étant complétée. 100 % de l'installation de l'instrumentation de la section 5 sera complétée en 2014. Un tableau de santé des poutres précontraintes extérieures et intérieures des sections 5 et 7 a été développé et est mis à jour sur une base continue par PJCCI. Au cours du T2, PJCCI a acquis pour 0,523 M\$ de matériel d'instrumentation pour installation sur la section 5.

La firme d'ingénierie Buckland & Taylor Ltd., experte dans la conception de ponts, a réalisé, en 2013, une étude d'évaluation de l'état structural du pont. Le récent rapport issu de cette étude a identifié que les travaux planifiés dans le plan décennal de la Société devront être accélérés de manière significative afin d'atténuer les risques associés à l'incertitude quant à l'état des poutres de rive du pont. La firme Buckland & Taylor Ltd. a identifié que des investissements additionnels de l'ordre de 389 M\$ seront requis au cours des quatre (4) prochaines années (2014-2018) afin de maintenir la structure dans un état acceptable.

Des travaux (8 M\$) de réfection des piles, poutres, dalles et joints de tablier aux sections 5 et 7 du pont ont ainsi été réalisés au cours du T2.

Le remplacement complet du corridor du pont Champlain est prévu au cours des prochaines années. En octobre 2011, le gouvernement fédéral a annoncé le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent et a confié le projet à Infrastructure Canada. Le 1er décembre 2013, le gouvernement fédéral a annoncé que le nouveau pont serait en place en 2018.

Une importante coordination entre les autorités responsables s'impose pour assurer la sécurité et la fluidité de la circulation en tout temps. De plus, cette coordination sera un point névralgique pour les zones de mobilisation et l'accès à l'Estacade. L'espace très réduit, combiné à la complexité des travaux entraînera des défis de taille. Il importe aussi de signaler que la construction du pont de contournement temporaire de l'île des Sœurs a eu un impact important sur la planification des travaux de PJCCI, ce nouvel arrivage étant localisé près de plusieurs autres projets incluant les projets de remplacement du viaduc principal et des viaducs N et V, et le projet d'atténuation environnemental dans le secteur de l'autoroute Bonaventure.

Pont de l'île des Sœurs

En ce qui concerne le pont de l'île des Sœurs, lequel relie L'Île-des-Sœurs et l'île de Montréal, PJCCI a réalisé des travaux d'entretien du pont actuel totalisant pour 1,8 M\$ au cours du T1. Ces travaux portaient sur les piles, les poutres et la dalle, ainsi que sur l'instrumentation et les inspections spéciales visant à assurer une gestion des risques adéquate au niveau de ces éléments.

En juin 2012, le gouvernement fédéral a annoncé que PJCCI serait responsable d'élaborer une solution de remplacement temporaire du pont actuel comportant la construction d'un pont de contournement temporaire. Il s'agit d'une solution provisoire pendant la planification et la construction du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Les travaux de construction ont débuté en août 2013 et une mise en service complète en décembre 2014. Des travaux de parachèvement seront exécutés en juin 2015. Des travaux d'un montant de 11,4 M\$ ont été réalisés au cours du T2.

Autoroute Bonaventure

L'autoroute Bonaventure, construite au début des années 60, fait l'objet d'un programme de réfection majeure visant le remplacement complet de l'ensemble des sections de tablier des voies élevées. Les travaux incluent également la réparation des piles, des chevêtres, des poutres, des appareils d'appuis et du pavage. Ce programme, débuté au cours de la saison 2009-2010, est censé être complété au cours de l'année 2015-2016. La valeur des travaux réalisés au cours des deux (2) derniers trimestres totalise un montant de 8.4 M\$.

Tunnel de Melocheville

Des travaux de réparation de béton et de remplacement de luminaires ont été réalisés au cours des deux derniers trimestres. Ces travaux totalisent un montant de 2.1 M\$. Des travaux de sécurisation de parois rocheuses et réfection des équipements mécanique et électrique auront également lieu cette année.

3.4. Rapport sur l'utilisation des crédits

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pendant l'exercice en cours sont de 399,8 M\$.

<i>En milliers de dollars</i>	Trois mois se terminant le 30 juin 2014			Trois mois se terminant le 30 juin 2013		
	Opérations	Capital	Total	Opérations	Capital	Total
▪Budget principal des dépenses	248 960	150 860	399 820	104 539	76 410	180 949
▪Budgets suppl. des dépenses	21 965	11 048	33 013	22 641	47 696	70 337
▪Demande de report (1)						
— Des années précédentes				0	17 510	17 510
— Aux années futures	(109 568)	(45 536)	(155 104)	(19 498)	(19 489)	(38 987)
Financement disponible	161 357	116 372	277 729	107 682	122 127	229 809
▪Crédits parlementaires (2)						
— Utilisés	67 579	46 206	113 785	43 503	42 412	85 915
— Requis	93 778	70 166	163 944	64 179	79 715	143 894
Total crédits parlementaires	161 357	116 372	277 729	107 682	122 127	229 809

(1) Les approbations seront recherchées lors des exercices budgétaires futurs.

(2) PJCCI reçoit généralement son financement seulement lorsque les dépenses ont été encourues.



**ÉTATS FINANCIERS NON-AUDITÉS
INTERMÉDIAIRES DE PJCCI 2014**

SECTION

4

4. ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS INTERMÉDIAIRES DE PJCCI

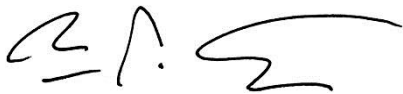
Pour les six (6) mois terminés le 30 septembre 2014, les états financiers non audités intermédiaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces états financiers non audités intermédiaires.

4.1. Responsabilité de la direction relativement à l'information financière

La direction de la Société est responsable de la préparation des états financiers non audités intermédiaires, conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le secrétariat du Conseil du Trésor. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables.

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

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs et du Premier Dirigeant de la Société. Celui-ci, par l'entremise du Comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de présentation de l'information financière et de contrôle interne. Les états financiers sont révisés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.



Glen P. Carlin, Ing.
Premier dirigeant



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

20 novembre 2014

4.2. État de la situation financière au 30 septembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

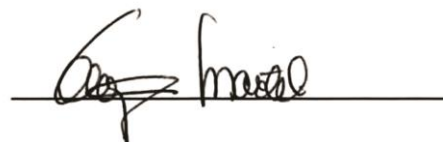
	30 sept. 2014	31 mars 2014
	\$	\$
Actifs financiers		
Trésorerie	45 192 130	14 273 961
Débiteurs		
Montant à recevoir de la SPFL	38 049	3 005 964
Montant à recevoir du Gouvernement du Canada	23 180 842	23 667 621
Autres	10 062 630	10 317 788
Total des actifs financiers	78 473 651	51 265 334
Passifs		
Créditeurs et charges à payer		
Montant dû à la SPFL		421 898
Autres fournisseurs	69 679 327	38 392 709
Avantages sociaux futurs	1 196 388	1 161 439
Retenues contractuelles (Note 4.6.5)	7 929 147	9 536 511
Revenus reportés	181 699	351 836
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	36 300 000	35 861 000
Total des passifs	115 286 560	85 725 393
Dette nette	(36 812 910)	(34 460 059)
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	421 176 040	382 220 826
Charges payées d'avance	2 701 837	787 985
Total actifs non financiers	423 877 877	383 008 811
Excédent accumulé	387 064 967	348 548 752

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

Approuvé par le Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

4.3. État des résultats pour les six mois terminés le 30 septembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Six mois terminés le		Six mois terminés le	
	31 mars 2015	30 septembre 2014		30 septembre 2013	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus					
Baux et permis	3 617 000	951 468	1 896 242	208 124	419 495
Intérêts	238 000	150 813	206 618	72 046	135 830
Autres sources	-	863	13 365	2 625	10 925
Total des revenus	3 855 000	1 103 144	2 116 225 [█]	282 795 [█]	566 250
Charges (Note 4.6.11)					
Entretien	283 513 000	43 569 105	69 111 200	23 935 162	42 535 084
Fonctionnement	4 265 000	1 084 362	2 128 819	1 063 339	2 083 140
Administration	10 127 000	2 626 752	5 702 492	1 835 457	3 464 765
Obligations environnementales	1 487 000	(229 666)	442 762	6 428 722	6 540 884
Total des charges	299 392 000	47 050 553	77 385 273	33 262 680	54 623 873
Déficit avant le financement du gouvernement du Canada	(295 537 000)	(45 947 409)	(75 269 048)	(32 979 885)	(54 057 623)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 4.6.10)	270 925 000	42 638 779	67 578 707	25 223 382	43 452 823
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 4.6.10)	161 908 000	18 590 019	46 206 556	26 834 453	42 462 016
Financement de la SPFL					
Excédent lié aux activités	137 296 000	15 281 389	38 516 215	19 077 950	31 857 216
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice			348 548 752		258 322 215
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice			387 064 967		290 179 431

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

4.4. État de la variation de la dette nette pour les six mois terminés le 30 septembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Six mois terminés le		Six mois terminés le	
	31 mars 2015	30 septembre 2014		30 septembre 2013	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice lié aux activités	137 296 000	15 281 389	38 516 215	19 077 950	31 857 216
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(161 908 000)	(18 590 019)	(46 206 556)	(26 834 453)	(42 462 016)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	38 044 000	3 530 708	7 251 343	2 830 954	5 657 176
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(123 864 000)	(15 059 312)	(38 955 214)	(24 003 499)	(36 804 840)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(355 961)	(2 703 472)	(6 141 192)	(8 611 091)
Utilisation de charges payées d'avance	-	375 855	789 620	188 392	281 866
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	19 894	(1 913 852)	(5 952 800)	(8 329 225)
Diminution (augmentation) de la dette nette	13 432 000	<u>241 971</u>	(2 352 851)	<u>(10 878 349)</u>	(13 276 849)
Dette nette au début de l'exercice			(34 460 059)		(34 460 059)
Dette nette à la fin de l'exercice			<u>(36 812 910)</u>		<u>(47 736 908)</u>

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

4.5. État des flux de trésorerie pour les six mois terminés le 30 septembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

	Six mois terminés le 30 septembre 2014		Six mois terminés le 30 septembre 2013	
	Réel trimestre \$	Réel cumulatif \$	Réel trimestre \$	Réel cumulatif \$
Activités de fonctionnement				
Excédent de l'exercice	15 281 389	38 516 215	19 077 950	31 857 216
Éléments sans effet sur la trésorerie:				
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	3 530 708	7 251 343	2 830 954	5 657 176
Augmentation (diminution) des avantages sociaux futurs	(122 869)	34 949	(1 634)	26 441
Augmentation (diminution) des obligations environnementales	(200 000)	439 000	6 300 000	6 300 000
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :				
(Augmentation) diminution des débiteurs	31 164 473	3 709 853	(15 510 908)	(23 823 543)
Augmentation des créditeurs et frais à payer	11 236 416	30 864 720	13 955 939	19 828 495
Augmentation des avantages sociaux futurs	-	-	(32 127)	5 601
(Diminution) augmentation des retenues	37 317	(1 607 364)	13 160	161 557
(Diminution) augmentation des revenus reportés	(145 234)	(170 137)	(78 286)	(76 379)
(Augmentation) des charges payées d'avance	19 894	(1 913 852)	(5 952 800)	(8 329 225)
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	60 802 093	77 124 726	20 602 248	31 607 339
Activités d'investissement en immobilisations corporelles				
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(18 590 019)	(46 206 556)	(26 834 453)	(42 462 016)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(18 590 019)	(46 206 556)	(26 834 453)	(42 462 016)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	42 212 073	30 918 169	(6 232 205)	(10 854 677)
Trésorerie au début de l'exercice		14 273 961		21 820 474
Trésorerie à la fin de l'exercice		45 192 130		10 965 797

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

4.6. Notes afférentes aux états financiers non audités intermédiaires

4.6.1. Pouvoir et activités

La société, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (la « Société »), fut constituée le 3 novembre 1978 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, en tant que filiale en propriété exclusive de la Voie maritime du Saint-Laurent (« AVMSL »). Le 1er 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 1 de l'annexe III de la LGFP.

Depuis le 1er 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 1er 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.

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

La Société dépend du gouvernement du Canada pour son financement.

4.6.2. Conventions comptables importantes

Ces états financiers non audités intermédiaires ont été dressés par la direction selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCCSP) et conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Les principales conventions 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 produit reporté lorsque les stipulations entraînent la création d'un passif. Le revenu est comptabilisé à l'état des résultats à mesure que les stipulations sont

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 réparations et d'entretien sont imputés aux résultats au moment où ils sont engagés. Les frais qui permettent d'accroître leur capacité de service, leur sécurité ou leur efficacité sont capitalisés.

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

Les immobilisations reçues sous forme d'apports de ministères, organismes et 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 10 et 48 ans
Véhicules et équipements	> entre 3 et 10 ans

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

Constatation des revenus

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

Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

Tous les employés de la Société sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique « le Régime ». Il s'agit d'un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi dont le

gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et la Société doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice financier. Aux termes des textes de loi en vigueur, la Société n'a pas une obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou des carences de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les employés rendent les services et elles représentent l'obligation totale de la Société au titre des prestations de retraite. La Société n'est pas tenue par la loi de combler les déficits actuariels du Régime.

Indemnités de départ

Les employés de la Société avaient, au préalable, des droits acquis à des indemnités précises prévues dans leurs conditions d'emploi dans le cadre d'un régime d'indemnités de départ. La Société a mis fin à ce régime au 31 août 2012 et s'est entendue avec ses employés pour éliminer les indemnités de départ selon différents modes de versements, telles que prescrit par les directives du Conseil du trésor. Le coût passé des avantages postérieurs à l'emploi au titre des indemnités de départ a été comptabilisé au cours des périodes pendant lesquelles les employés ont rendu service à l'entité et le passif est comptabilisé dans les avantages sociaux futurs. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations, en valeur actualisée, pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ.

Avantages postérieurs à l'emploi et absences rémunérées

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

Obligations environnementales

Lorsque la Société accepte la responsabilité face à des sites dont la contamination dépasse les normes environnementales, elle prévoit d'abandonner des avantages économiques futurs à cet effet et que 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. Les risques financiers sont gérés conformément à des critères précis. La Société ne se livre pas à des opérations spéculatives et elle n'utilise pas de dérivés.

La comptabilisation des instruments financiers dépend de leurs classifications telles que présentées dans le tableau suivant :

Catégories	Instruments financiers	Évaluation
Actifs financiers	Trésorerie Débiteurs	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	Créditeurs et frais à payer Retenues contractuelles Revenus reportés	Coût ou coût après amortissement

Éventualités

Les passifs éventuels sont des passifs potentiels qui pourraient devenir des passifs réels si un ou des événements futurs se produisent. S'il est probable qu'un événement surviendra ou non, 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.

Incertitude relative à la mesure

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

4.6.3. Adoption de nouvelles normes comptables

Aucune nouvelle norme comptable ayant une incidence sur les états financiers de la Société n'a été adoptée.

4.6.4. Passifs éventuels liés aux immobilisations corporelles

- a) Un permis a été octroyé à la Société pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la Société peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la Société devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire, à défaut de quoi le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la Société, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis en date du 30 septembre 2014. Comme la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- b) Un permis d'occupation du domaine public a été octroyé à la Société par une autorité municipale pour l'aménagement, la construction, l'usage et le maintien d'un ouvrage temporaire et autres usages connexes sur un terrain qui ne lui appartient pas. Il a été convenu entre les parties que ce permis constituait un véhicule procédural temporaire qui serait éventuellement remplacé par une entente à plus long terme. Le permis d'occupation contient des clauses de résiliation standards à ce type de permis, en vertu desquelles le propriétaire peut exiger l'enlèvement ou la modification des ouvrages de la Société si jugé nécessaire dans l'intérêt public en donnant un avis de 6 mois à la Société à l'expiration duquel la permission d'occuper le domaine public prendra fin. Le permis prévoit que la Société doit dès lors libérer le terrain, à défaut de quoi la municipalité pourra y procéder aux frais de la Société, sans indemnité ni compensation. Le permis prévoit également le droit pour la Société d'y mettre fin sur avis à l'autre partie avec obligation d'enlever les ouvrages à ses frais. La construction de l'ouvrage est en cours et ni la Société ni le propriétaire du terrain n'ont manifesté l'intention d'exercer les clauses de résiliation en date du 30 septembre 2014. Comme le terme ou la date de résiliation éventuelle du permis est indéterminable, aucun passif éventuel lié à cette immobilisation n'a été constaté pour l'exercice en cours.
- c) La Société détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété, mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au

Gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La Société n'a actuellement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

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

4.6.6. Obligations environnementales

Par le passé, la Société a dressé un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classer leur état environnemental afin de prioriser les interventions. La Société compte un certain nombre de propriétés dont les sols sont contaminés au-delà des critères acceptables. Au 30 septembre 2014, 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 un certain niveau de toxicité des eaux souterraines. Étant donné la complexité du dossier, la présence de nombreux propriétaires et les coûts importants en cause, le gouvernement fédéral cherche une solution intégrée au problème environnemental de ce site. Ce site peut être divisé en deux portions soit le secteur Est et le secteur Ouest.

a) Secteur Est

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

Selon cette étude de faisabilité mise à jour par la Société, la quote-part de la société des coûts totaux estimatifs non actualisés varient entre 23 600 000 \$ et 43 900 000 \$ au 30 septembre 2014 (23 900 000 \$ et 44 400 000 \$ au 30 juin 2014), alors que la quote-part des coûts totaux estimatifs actualisés s'élève à un montant variant entre 19 400 000 \$ et 36 000 000 \$ (19 500 000 \$ et 36 200 000 \$ au 30 juin 2014). Voici les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation pour le secteur Est :

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'un écran d'étanchéité flottant.
- L'installation du système de pompage et de traitement devrait débuter l'année suivante, soit en 2017.
- Les opérations de décontamination devraient débuter en 2017 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Le taux d'inflation est basé sur le taux d'augmentation moyen de l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels — Secteur industriel (« IPCBNR ») depuis l'année 2000. Le taux d'inflation de 3,43 % (variant entre 2,4 % et 2,6 % en 2013) est retenu dans le modèle d'actualisation.
- L'actualisation des flux a été réalisée à l'aide du taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien :
 - Exercices : 2015 à 2017, soit un taux de 1,14 % (1.11 % au 30 juin 2014);
 - À long terme soit un taux de 2,73 % (2.82 % au 30 juin 2014).
- Dans le cadre du secteur Est, la quote-part de la Société est estimée au tiers des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

Les coûts inclus dans l'étude de faisabilité de la firme externe sont estimatifs avec un degré de précision de plus ou moins 30 %. Étant donné la négociation en cours avec les différents partenaires, la méthode pour la gestion du projet n'est pas encore déterminée avec certitude. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2014, la Société juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés, soit un montant de 19 400 000 \$ (19 500 000 \$ au 30 juin 2014).

b) Secteur Ouest

La Société met à jour périodiquement certaines hypothèses ainsi que certaines données d'une étude réalisée par une firme externe en fonction de nouvelles données cumulées.

Sur la base de cette étude telle que mise à jour, la quote-part des coûts totaux estimatifs non actualisés varie entre 22 000 000 \$ et 32 900 000 \$ au 30 septembre 2014 (22 200 000 \$ et 33 300 000 \$ au 30 juin 2014), alors que la quote-part des coûts totaux estimatifs actualisés s'élève à un montant variant entre 16 900 000 \$ et 25 400 000 \$ (17 000 000 \$ et 25 500 000 \$

au 30 juin 2014). Voici les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation pour le secteur Ouest :

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'une barrière hydraulique et de l'usine de traitement.
- Les opérations de confinement devraient débuter en 2017 pour une période estimée de 15 ans. La durée du projet ira au-delà de 15 ans, mais il est impossible de déterminer les coûts au-delà de 15 ans.
- Le taux d'inflation est basé sur le taux d'augmentation moyen de l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels — Secteur industriel (« IPCBNR ») depuis l'année 2000. Le taux d'inflation de 3,43 % (variant entre 2,4 % et 2,6 % en 2013) est retenu dans le modèle d'actualisation.
- L'actualisation des flux a été réalisée à l'aide du taux Rendements d'obligations types du gouvernement canadien :
 - Exercices : 2015 à 2017, soit un taux de 1,14 % (1,11 % au 30 juin 2014);
 - À long terme soit un taux de 2,73 % (2,82 % au 30 juin 2014).
- Dans le cadre du secteur Ouest, la quote-part de la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

Les coûts inclus dans l'étude par la firme externe sont estimatifs avec un degré de précision de plus ou moins 20 %. Étant donné la négociation en cours avec les différents partenaires, la méthode pour la gestion du projet n'est pas encore déterminée avec certitude. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2014, la Société juge raisonnable de fixer son évaluation de l'obligation au niveau inférieur de la fourchette des coûts totaux estimatifs actualisés, soit un montant de 16 900 000 \$ (17 000 000 \$ au 30 juin 2014).

En date du 30 septembre 2014, la Société estime donc à un montant de 36 300 000 \$ (36 500 000 \$ au 30 juin 2014) pour les secteurs Est et Ouest. Ce montant a été enregistré à titre d'Obligations environnementales à l'État de la situation financière au 30 septembre 2014.

4.6.7. Immobilisations corporelles

(non audité – en dollars canadiens)

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et équipements	Projets en voie de réalisation	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Coût					
1 ^{er} avril 2013	6 890 863	382 159 495	3 626 824	55 806 692	448 483 874
Acquisitions	-	29 744 311	874 414	74 589 276	105 208 001
Aliénations	-	-	(168 634)	-	(168 634)
Transferts	-	13 060 310	-	(13 060 310)	-
31 mars 2014	6 890 863	424 964 116	4 332 604	117 335 658	553 523 241
Acquisitions	-	1 596 902	154 680	44 454 974	46 206 556
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-
30 septembre 2014	6 890 863	426 561 018	4 487 284	161 790 632	599 729 797
Amortissement accumulé					
1 ^{er} avril 2013	-	156 754 758	2 401 904	-	159 156 662
Amortissement	-	11 892 784	421 603	-	12 314 387
Aliénations	-	-	(168 634)	-	(168 634)
Cessions	-	-	-	-	-
31 mars 2014	-	168 647 542	2 654 873	-	171 302 415
Amortissement	-	6 932 013	319 330	-	7 251 343
Aliénations	-	-	-	-	-
Cessions	-	-	-	-	-
30 septembre 2014	-	175 579 555	2 974 203	-	178 553 758
Valeur comptable nette					
31 mars 2014	6 890 863	256 316 574	1 677 731	117 335 658	382 220 826
30 septembre 2014	6 890 863	250 981 463	1 513 081	161 790 632	421 176 040

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

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

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

4.6.10. Paiement de transferts

	2014	2013
	\$	\$
Paiements de transfert reçus ou à recevoir pour :		
	Par axe :	Par source de financement :
Programme d'entretien majeur au pont Champlain	25 742 408	16 564 685
Construction du pont-jetée temporaire de l'Île des Sœurs	24 286 605	7 242 124
Opération régulière	16 898 269	48 380 675
Réfection du pont Honoré-Mercier	14 186 965	13 486 472
Pont Jacques Cartier	10 837 799	
Autoroute Bonaventure	8 398 370	
Autoroute 15	7 804 795	
Estacade du pont Champlain	3 525 755	
Tunnel Melocheville	2 100 537	
Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux	3 762	240 883
Paiements de transfert approuvés et comptabilisés au cours de l'exercice	113 785 266	85 914 839

(1) Pour l'année financière 2014-2015, les paiements de transfert reçus ou à recevoir sont présentés par structures, alors qu'en 2013-2014 la présentation s'effectuait par sources de financement.

4.6.11. Charges selon leur objet

	30 septembre	
	2014	2013
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	59 236 987	33 928 370
Obligations environnementales	442 762	6 300 000
Amortissement des immobilisations corporelles	7 251 341	5 657 175
Salaires et avantages sociaux	6 179 466	4 203 013
Services professionnels	2 359 323	2 908 648
Biens et services	1 915 395	1 626 667
Total des charges	77 385 273	54 623 873