



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

Canada

**3^{ème} trimestre (T3)
Pour les neuf mois
terminés le 31 décembre 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 T3 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 31 DÉCEMBRE 2014.....	21
4.3. ÉTAT DES RÉSULTATS POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2014	22
4.4. ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2014.....	23
4.5. ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 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.

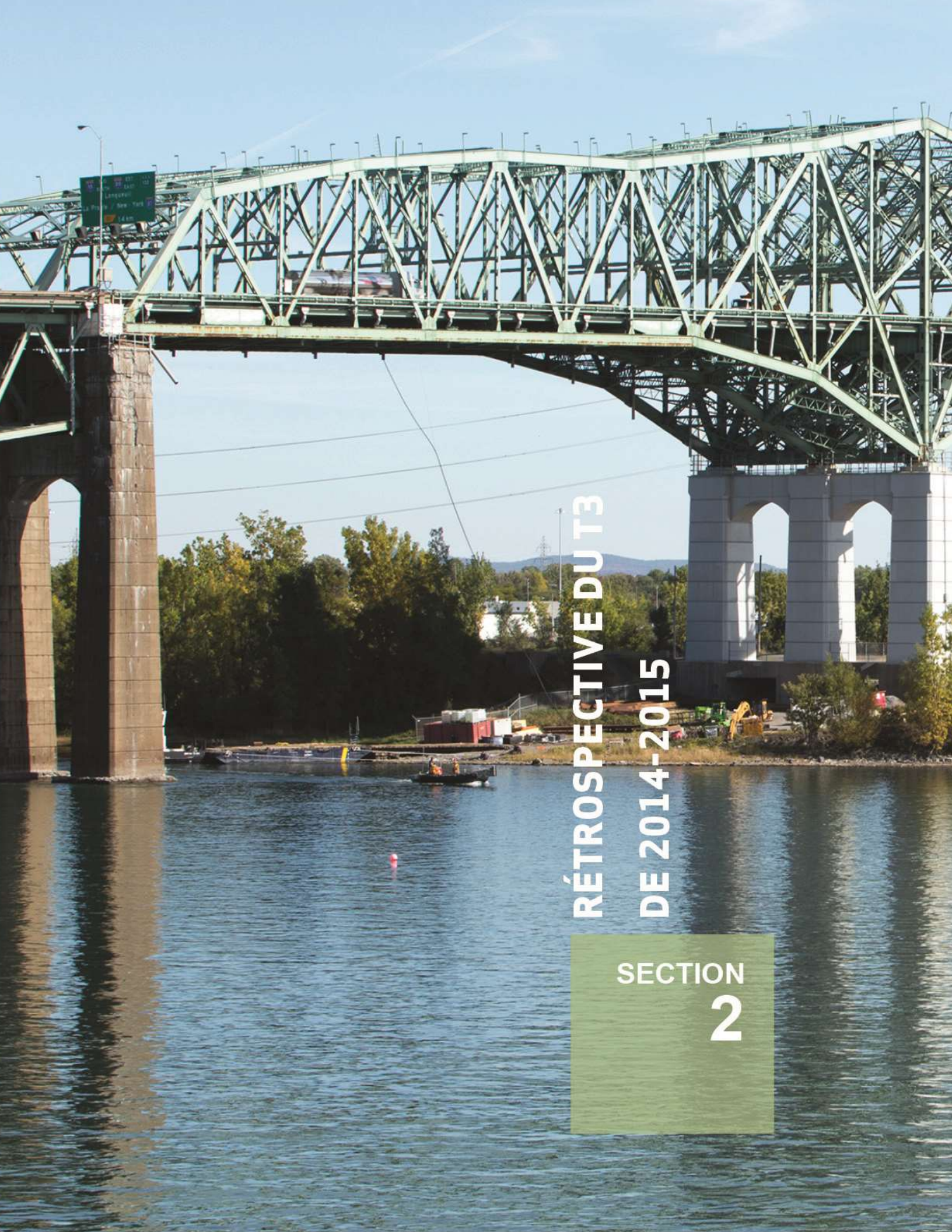
Des services administratifs, tels que les affaires juridiques, l'approvisionnement, les finances, les technologies de l'information, les ressources humaines, l'environnement et les communications soutiennent ces secteurs.

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 éclairée 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 T3
DE 2014-2015

SECTION
2

2. RÉTROSPECTIVE DU T3 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 31 décembre 2014 (T3). 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 45,8 M\$ pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2014 (73 M\$ — 2013). Le déficit avant le financement public était de 148,5 M\$ au 31 décembre 2014 (78,3 M\$ — 2013).

Pour l'exercice en cours, les produits totaux cumulés ont été de 3,2 M\$ (0,9 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 neuf mois sont de l'ordre de 2,8 M\$.

Au cours de la même période, la dette nette augmente de 3,9 M\$, pour un total de 38,4 M\$. Les actifs financiers ont augmenté de 36,4 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 troisième trimestre de l'exercice en cours ont totalisé 13,7 M\$ (48,4 M\$ — 2013). Elles consistent essentiellement en dépenses de 1,8 M\$ pour le pont de contournement de l'île-des-Sœurs, de 3 M\$ pour le pont Honoré-Mercier, de 1,2 M\$ pour le pont Champlain, de 3,8 M\$ pour l'autoroute Bonaventure, 3,5 M\$ pour l'autoroute 15 et de 0,4 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 prennent 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 et les réparations du pont Champlain.

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 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 neuf (9) mois se terminant le 31 décembre 2014, les actifs financiers totaux ont augmenté de 36,4 M\$ pour atteindre 87,7 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 24 M\$ au cours du T3 pour un montant de 38,3 M\$ au 31 décembre 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 le 31 octobre 2014.

Passif

Les comptes fournisseurs et charges à payer ont augmenté de 37,6 M\$ passant de 38,8 M\$ au 31 mars 2014 à 76,4 M\$ au 31 décembre 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 augmenté de 0,4 M\$ pour atteindre 9,9 M\$ au 31 décembre 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 1,8 M\$ au cours du troisième trimestre de l'exercice (36,3 M\$ au 30 septembre 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 48,1 M\$ pour un total de 430,3 M\$ par rapport aux états financiers du 31 mars 2014 (382,2 M\$). Ce total comprend des achats d'immobilisations de 59,9 M\$ moins des charges d'amortissement de 11,8 M\$. Les grands travaux concernés par ces acquisitions sont notamment ceux du pont de contournement de l'île-des-Sœurs (24,7 M\$), du pont Honoré-Mercier (16,2 M\$), du pont Champlain (7,3 M\$),

du pont Jacques-Cartier (1,1 M\$), de l'autoroute Bonaventure (4,7 M\$), de l'autoroute 15 (4,3 M\$) et divers autres travaux totalisant 1,6 M\$.

Les charges payées d'avance au cours de l'exercice ont augmenté de 1,7 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 troisième trimestre de l'exercice en cours et celui du dernier exercice :

(en milliers de dollars)	Troisième trimestre		Cumulatif	
	2014-15	2013-14	2014-15	2013-14
Financement public pour les charges d'exploitation	66 822	17 005	134 401	60 458
Financement public pour les immobilisations corporelles	13 680	48 411	59 887	90 873
TOTAL	80 502	65 416	194 288	151 331

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 troisième trimestre représentent 91,1 % des charges totales pour le trimestre, atteignant 67,7 M\$ (18,2 M\$ — 2013).

Pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2014, les charges d'entretien totalisent 136,8 M\$ et sont principalement réparties comme suit :

- 11,7 M \$ de travaux pour le pont de contournement de l'île-des-Sœurs et maintien du pont actuel,
- 11,2 M \$ de travaux pour le pont Honoré-Mercier,
- 58,1 M\$ de travaux pour le pont Champlain,
- 18,4 M\$ de travaux pour le pont Jacques-Cartier,
- 14,2 M\$ de travaux pour l'autoroute Bonaventure,
- 3,6 M\$ de travaux pour l'autoroute 15,
- 2,3 M\$ de travaux pour le tunnel de Melocheville,
- 6,8 M\$ de travaux pour l'Estacade,
- 5,9 M\$ de salaires,
- 3,7 M\$ d'amortissement,
- 0,9 M\$ de travaux pour divers autres projets et équipements.

Fonctionnement

Les charges afférentes au fonctionnement au cours du troisième trimestre ont été de 1,2 M\$ (1 M\$ — T3 2013). Ces chiffres représentent 1,6 % des charges totales (4,8 % — T3 2013).

Administration

Les charges d'administration de 3,5 M\$ au cours du T3 représentent une augmentation de 1,2 M\$ par rapport au T3 de l'exercice précédent (2,3 M\$ — T3 2013). Au cours du trimestre, les charges d'administration ont représenté 4,7 % (10,4 % — 2013) des charges totales.

Obligation environnementale

L'obligation environnementale a augmenté de 2,2 M\$ depuis le début de l'exercice, liée à la valeur estimative afférente aux dépenses futures.

3.2. Flux de trésorerie

Au cours du troisième trimestre, le solde de l'encaisse a diminué de 6,8 M\$ pour atteindre un montant de 38,3 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 des ponts. 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'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 des activités d'apprentissage et des 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 juillet 2014. Depuis l'automne 2014, un système d'information de géomatique est également fonctionnel. 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. Ainsi, à l'automne 2015, PJCCI terminera l'implantation d'un système d'information de gestion intégrée pour les principales fonctions de la gestion par projet. Par la suite, elle procèdera à l'implantation des fonctions du service Opérations et entretien.

Accompagnée de firmes spécialisées, PJCCI a implanté les solutions les plus appropriées pour soutenir ses processus et s'assurer que l'ensemble des composantes informatiques (infrastructures technologiques, systèmes et données) soit 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 PASCFC, 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 prenantes 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 T3 :

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 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 2,0 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 13 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 T3. Ainsi, des travaux d'entretien de 8,5 M\$ ont été réalisés, particulièrement pour la finalisation des plates-formes (section de la voie maritime), le renforcement d'acier de la section de la voie maritime ainsi que pour la finalisation des travaux en lien avec le nouveau tablier dans la section de l'île pouvant être effectués à l'extérieur du blitz estival.

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 surprise, 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 32,1 M\$ ont été réalisés, particulièrement pour la réfection de piles et de poutres, des réparations d'acier et le remplacement d'appareils d'appui et de joints de dilatation dont 18,8 M\$ sont imputables aux sections 5 et 7.

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 l'état structural du pont. Un tableau de l'état 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 T3, PJCCI a acquis du matériel d'instrumentation évalué à 0,228 M\$ 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.

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. Un important contrat sera réalisé en 2015 sur l'Estacade du pont Champlain : renforcement du tablier et déplacement de la piste cyclable. L'espace très réduit, combiné à la complexité des travaux entraîneront des défis de taille.

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 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 devraient être entièrement terminés en juin 2015. Des travaux d'un montant de 10,2 M\$ ont été réalisés au cours du T3. La mise en service pour les usagers a été réalisée le 20 octobre 2014 et la voie réservée aux autobus a été ouverte en décembre 2014.

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 trois derniers trimestres totalise un montant de 14,8 M\$.

Tunnel de Melocheville

Des travaux de réparation de béton et de remplacement de luminaires ont été réalisés au cours des trois 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. Il n'y a pas eu de travaux de construction au troisième trimestre. Durant cette période, les efforts ont été concentrés sur la conception, l'émission des dessins et devis pour la sécurisation des parois rocheuses, les travaux de signalisation, de STI et de télésurveillance. Les travaux de construction associés à ces plans et devis seront réalisés au cours du dernier trimestre 2014-2015.

3.4. Rapport sur l'utilisation des crédits

Selon la planification, les crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours sont de 412,1 M\$.

<i>En milliers de dollars</i>	Au trimestre du 31 décembre 2014			Au trimestre du 31 décembre 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	1 239	11 048	12 287	22 641	47 696	70 337
▪Ajustement	-	-	-	5 770	-	5 770
▪Demande de report (1)						
— Des années précédentes	-	-	-	-	17 510	17 510
— Aux années futures	(88 842)	(45 536)	(134 378)	(36 017)	(9 367)	(45 384)
Financement disponible	161 357	116 372	277 729	96 933	132 249	229 182
▪Crédits parlementaires (2)						
— Utilisés	134 401	59 887	194 289	60 458	90 873	151 331
— Requis	26 956	56 485	83 440	36 475	41 376	77 851
Total crédits parlementaires	161 357	116 372	277 729	96 933	132 249	229 182

(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

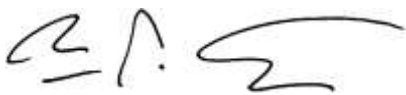
Pour les neuf (9) mois terminés le 31 décembre 2014, les états financiers non audités intermédiaires de PJCCI ont été préparés par les gestionnaires, révisés par le Comité d'audit et approuvés par le Conseil d'administration de PJCCI. Les vérificateurs externes de PJCCI n'ont pas audité ou révisé ces 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

22 février 2015

État de la situation financière au 31 décembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

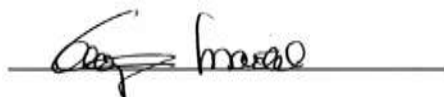
	31 déc. 2014	31 mars 2014
	\$	\$
Actifs financiers		
Trésorerie	38 347 015	14 273 961
Débiteurs		
Montant à recevoir de la SPFL	38 049	3 005 964
Montant à recevoir du Gouvernement du Canada	42 887 049	23 667 621
Autres	6 386 460	10 317 788
Total des actifs financiers	87 658 573	51 265 334
Passifs		
Créditeurs et charges à payer		
Montant dû à la SPFL		421 898
Autres fournisseurs	76 396 327	38 392 709
Avantages sociaux futurs	1 238 340	1 161 439
Retenues contractuelles (Note 4.6.5)	9 925 296	9 536 511
Revenus reportés	366 157	351 836
Obligations environnementales (Note 4.6.6)	38 100 000	35 861 000
Total des passifs	126 026 120	85 725 393
Dette nette	(38 367 547)	(34 460 059)
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	430 267 069	382 220 826
Charges payées d'avance	2 456 474	787 985
Total actifs non financiers	432 723 543	383 008 811
Excédent accumulé	394 355 996	348 548 752

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

Approuvé par le Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

4.2. État des résultats pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le		Neuf mois terminés le	
	31 mars 2015	31 décembre 2014		31 décembre 2013	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus					
Baux et permis	3 617 000	900 287	2 796 529	213 341	632 836
Intérêts	238 000	150 337	356 955	83 452	219 282
Autres sources	-	13 940	27 305	310	11 235
Total des revenus	3 855 000	1 064 564	3 180 789	297 103	863 353
Charges (Note 4.6.11)					
Entretien	283 513 000	67 650 840	136 762 040	18 204 212	60 739 296
Fonctionnement	4 265 000	1 170 726	3 299 545	1 040 864	3 124 004
Administration	10 127 000	3 494 273	9 196 765	2 251 131	5 715 896
Obligations environnementales	1 487 000	1 960 012	2 402 774	70 702	9 611 586
Total des charges	299 392 000	74 275 851	151 661 124	21 566 909	79 190 782
Déficit avant le financement du gouvernement du Canada	(295 537 000)	(73 211 287)	(148 480 335)	(21 269 806)	(78 327 429)
Portion des paiements de transfert pour les charges d'exploitation (Note 4.6.10)	250 199 000	66 821 802	134 400 509	17 004 887	60 457 710
Portion des paiements de transfert pour les immobilisations corporelles (Note 4.6.10)	161 908 000	13 680 514	59 887 070	48 411 310	90 873 326
Financement de la SPFL					
Excédent lié aux activités	116 570 000	7 291 029	45 807 244	44 146 391	73 003 607
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			394 355 996		331 325 822

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

4.3. État de la variation de la dette nette pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

	Douze mois terminés le	Neuf mois terminés le		Neuf mois terminés le	
	31 mars 2015	31 décembre 2014		31 décembre 2013	
	Budget	Réel trimestre	Réel cumulatif	Réel trimestre	Réel cumulatif
	\$	\$	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice lié aux activités	116 570 000	7 291 029	45 807 244	44 146 391	73 003 607
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(161 908 000)	(13 680 513)	(59 887 069)	(48 411 310)	(90 873 326)
Amortissement des immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	38 044 000	4 589 483	11 840 826	2 982 030	8 639 206
Total de la variation due au total des immobilisations corporelles	(123 864 000)	(9 091 030)	(48 046 243)	(45 429 280)	(82 234 120)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(87 315)	(2 790 787)	7 280 241	(1 509 214)
Utilisation de charges payées d'avance	-	332 678	1 122 298	79 020	539 250
Total de la variation due aux charges payées d'avance	-	245 363	(1 668 489)	7 359 261	(969 964)
Diminution (augmentation) de la dette nette	(7 294 000)	<u>(1 554 638)</u>	(3 907 488)	<u>6 076 372</u>	(10 200 477)
Dette nette au début de l'exercice			(34 460 059)		(31 643 819)
Dette nette à la fin de l'exercice			<u>(38 367 547)</u>		<u>(41 844 296)</u>

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

4.4. État des flux de trésorerie pour les neuf mois terminés le 31 décembre 2014

(non audité – en dollars canadiens)

	Neuf mois terminés le 31 décembre 2014		Neuf mois terminés le 31 décembre 2013	
	Réel trimestre \$	Réel cumulatif \$	Réel trimestre \$	Réel cumulatif \$
Activités de fonctionnement				
Excédent de l'exercice	7 291 029	45 807 244	44 146 391	73 003 607
Éléments sans effet sur la trésorerie:				
Amortissement d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	4 589 483	11 840 826	2 982 030	8 639 206
Augmentation (diminution) des avantages sociaux futurs	41 952	76 901	43 048	69 489
Augmentation (diminution) des obligations environnementales	1 800 000	2 239 000	-	9 300 000
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement :				
(Augmentation) diminution des débiteurs	(16 030 038)	(12 320 185)	(12 650 928)	(36 474 471)
Augmentation des créditeurs et frais à payer	6 717 000	37 581 720	(5 357 437)	14 471 058
Augmentation des avantages sociaux futurs	-	-	(141 140)	(135 539)
(Diminution) augmentation des retenues	1 996 149	388 785	2 405 343	2 566 900
(Diminution) augmentation des revenus reportés	184 458	14 321	222 628	146 249
(Augmentation) des charges payées d'avance	245 363	(1 668 489)	7 359 261	(969 964)
Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement	6 835 397	83 960 123	39 009 196	70 616 535
Activités d'investissement en immobilisations corporelles				
Acquisition d'immobilisations corporelles (Note 4.6.7)	(13 680 513)	(59 887 069)	(48 411 310)	(90 873 326)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles	(13 680 513)	(59 887 069)	(48 411 310)	(90 873 326)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(6 845 116)	24 073 054	(9 402 114)	(20 256 791)
Trésorerie au début de l'exercice		14 273 961		21 820 474
Trésorerie à la fin de l'exercice		38 347 015		1 563 683

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

4.5. Notes afférentes aux états financiers non audités intermédiaires

4.5.1. 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.

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

Obligations environnementales

Lorsque la Société accepte la responsabilité face à des sites dont la contamination dépasse les normes environnementales, elle prévoit 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 passifs 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 produisaient. S'il était 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'était 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.

4.5.3. Adoption de nouvelles normes comptables

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

4.5.4. Passifs éventuels liés aux immobilisations corporelles

- a) Un permis a été octroyé à la Société pour placer, maintenir et utiliser un câble pour les signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la Société peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la Société devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire, à défaut de quoi le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la Société, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains ni la Société n'ont manifesté l'intention de résilier le permis en date du 31 décembre 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 31 décembre 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.

4.5.5. 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.

4.5.6. 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 31 décembre 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 des taux de toxicité des eaux souterraines qui contreviennent à la *Loi sur les pêches*. 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 révisé périodiquement certaines hypothèses ainsi que cette étude en fonction de nouvelles données cumulées :

- Le projet débutera en 2016 par la construction d'un écran d'étanchéité.
- L'installation du système de pompage et de traitement devrait être complétée 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.
- Dans le cadre du secteur Est, la portion des coûts attribuable à la Société est estimée au tiers des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

b) Secteur Ouest

La Société révisé périodiquement certaines hypothèses ainsi qu'une étude d'une firme externe en fonction de nouvelles données cumulées :

- Le projet débutera à la fin de l'année 2015 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.
- Dans le cadre du secteur Ouest, la portion des coûts attribuable à la Société est de 50 % des coûts totaux à encourir.
- Il n'y a aucune valeur résiduelle au projet.

6. OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES (SUITE)

Éléments de référence Au 31 décembre 2014	Secteur Est	Secteur Ouest
Taux d'actualisation - Basé sur le rendement des obligations du Gouvernement du Canada: i) Exercices financiers 2015-2016 et 2016-2017 ii) Exercice 2018-2019 et suivants	1.01% 2.33%	1.01% 2.33%
Taux d'inflation – IPCBNR : Bâtiments non résidentiels	3.24%	3.24%
Facteur de précision	+/-30%	+/- 20%
Horizon des travaux	2016-2017	2015-2016
Début des opérations	2017	2016
Fourchette non actualisée et incluant l'application d'un taux d'inflation :		
En 2013 :	24 900 000\$	21 100 000\$
- Minimum	74 400 000\$	31 500 000\$
- Maximum		
En 2014 :	23 800 000\$	22 000 000\$
- Minimum	44 200 000\$	33 100 000\$
- Maximum		
Fourchette actualisée et incluant l'application d'un taux d'inflation :		
En 2013 :	16 500 000\$	16 700 000\$
- Minimum	49 400 000\$	24 900 000\$
- Maximum		
En 2014 :	20 300 000\$	17 800 000\$
- Minimum	37 600 000\$	26 700 000\$
- Maximum		
Provision passif environnemental	20 300 000\$	17 800 000\$

En date du 31 décembre 2014, la Société estime donc à un montant de 38 100 000 \$ (33 200 000 \$ en 2013) pour les secteurs Est et Ouest. Ce montant a été enregistré à titre d'Obligations environnementales à l'État de la situation financière au 31 décembre 2014.

4.5.7. 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	-	(1 256 402)	123 240	61 020 231	59 887 069
Aliénations	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-
31 décembre 2014	6 890 863	423 707 714	4 455 844	178 355 889	613 410 310
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	-	11 343 550	497 276	-	11 840 826
Aliénations	-	-	-	-	-
Cessions	-	-	-	-	-
31 décembre 2014	-	179 991 092	3 152 149	-	183 143 241
Valeur comptable nette					
31 mars 2014	6 890 863	256 316 574	1 677 731	117 335 658	382 220 826
31 décembre 2014	6 890 863	243 716 622	1 303 695	178 355 889	430 267 069

4.5.8. 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 \$.

4.5.9. 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 celui-ci, 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.

4.5.10. Paiement de transferts

	31 décembre	
	2014	2013
	\$	\$
Paiements de transfert reçus ou à recevoir pour :		
Pont Champlain	61 738 828	27 303 856
Pont de contournement de l'Île-des-Sœurs et maintien du pont actuel	36 265 690	29 256 875
Opération régulière	16 855 305	79 567 304
Pont Honoré-Mercier	26 780 306	14 891 415
Pont Jacques-Cartier	16 528 640	
Autoroute Bonaventure	18 194 172	
Autoroute 15	7 557 558	
Estacade du pont Champlain	7 344 651	
Tunnel de Melocheville	2 858 655	
Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux	163 774	311 586
Paiements de transfert approuvés et comptabilisés au cours de l'exercice	194 287 579	151 331 036

(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.

4.5.11. Charges selon leur objet

	31 décembre	
	2014	2013
	\$	\$
Entretien régulier et majeur	120 390 086	47 466 288
Obligations environnementales	2 402 774	9 300 000
Amortissement des immobilisations corporelles	11 840 826	8 639 206
Salaires et avantages sociaux	10 029 866	6 510 999
Services professionnels	2 931 041	4 730 515
Biens et services	4 066 531	2 543 774
Total des charges	151 661 124	79 190 782